

INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA



Reinaldo Manuel Silva Canado

Aspirante a Oficial de Polícia

Dissertação de Mestrado Integrado em Ciências Policiais

XXII Curso de Formação de Oficiais de Polícia

O Terrorismo na Aviação Civil

A Premência no Incremento das Medidas de Segurança em Voo,
com a Adopção de Agentes de Segurança a Bordo (Air Marshals)

Orientador:

Intendente Luís Trindade Santos

LISBOA, 26 DE ABRIL DE 2010



INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA

Reinaldo Manuel Silva Canado

Aspirante a Oficial de Polícia do XXII-CFOP

O Terrorismo na Aviação Civil

A Premência no Incremento das Medidas de Segurança em Voo,
com a Adopção de Agentes de Segurança a Bordo (Air Marshals)

Esta Dissertação foi desenvolvida com vista à obtenção do grau de Mestre, no
Mestrado Integrado em Ciências Policiais e à Conclusão do Curso de
Formação de Oficiais de Polícia, da Polícia de Segurança Pública, sob a
orientação do Sr. Intendente Luís Trindade Santos (Universidade Lusófona de
Humanidades e Tecnologias)

LISBOA, 26 DE ABRIL DE 2010

*À minha filha,
Sol que me ilumina,
de quem perdi tantas vezes a companhia,
para alcançar este objectivo.*

AGRADECIMENTOS

Terminada esta Dissertação, chegou o momento de expressar o meu agradecimento, de forma singela, a todos os que me apoiaram, directa ou indirectamente, não só na realização deste trabalho, como também na conclusão do Curso de Formação de Oficiais de Polícia.

À Polícia de Segurança Pública, que muito tem contribuído para o meu desenvolvimento, profissional e pessoal.

À Escola Prática de Polícia a base da minha formação, enquanto elemento policial.

Ao Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, que me garantiu um desenvolvimento e um aprimoramento das minhas capacidades intelectuais e humanas.

Ao Sr. Intendente Luís Trindade Santos, meu Orientador, por todo o apoio, paciência e amizade que me garantiu durante todo o decurso desta investigação.

À Sr^a. Doutora Paula Espírito Santo, Sr^a Professora Manuela Rodrigues e à Sr^a Professora Margarida, pelo seu auxílio.

Ao Comandante da UEP, Sr. Intendente Magina da Silva, pela disponibilidade demonstrada desde logo em colaborar connosco.

Ao Comandante da Polícia das Nações Unidas em Timor-Leste, em Comissão Extraordinária de Serviço, Sr. Intendente Luís Carrilho, pelo seu imprescindível contributo.

À Polícia de Israel, na Pessoa do Sr. Eran Katzir.

À Divisão de Segurança Aeroportuária, do Comando Metropolitano de Lisboa.

À ANA, na pessoa do seu Director, Dr. Francisco Severino e do Sr. Engenheiro João Roque.

À TAP, na pessoa do seu Director de Operações, Sr. Comandante Joaquim Ventura.

À Portugália, na pessoa do seu Director de Operações Sr. Comandante João Caldas.

À SATA, na pessoa do seu Director de Operações, Sr. Comandante Sérgio Oliveira.

A todos os inquiridos, que amavelmente se dispuseram a colaborar com este trabalho, que emerge de uma preocupação pela sua segurança.

À minha mulher, que sempre foi um porto de abrigo, mesmo nas horas difíceis.

À minha irmã, ainda que distante, diz presente quando necessito do seu apoio.

Aos meus pais, por todos os ensinamentos que me transmitiram, fazendo de mim aquilo que sou hoje.

À minha avó Ana, a quem relembro com imensas saudades.

A todos os Docentes, Formadores e Orientadores de Estágios que contribuíram para a minha formação, na transmissão dos seus conhecimentos.

A todos os meus Camaradas do XXII-CFOP, que me acompanharam durante o CFOP, naquele que foi o início de mais uma longa jornada, em especial ao Sérgio Cruz e ao Jorge Certal, que perante todas as adversidades ou alegrias, sempre se mantiveram mais próximos.

A todo o quadro orgânico do ISCPSI, que procura diariamente fazer face às necessidades sentidas pelos alunos durante este processo de formação.

A todos os elementos policiais da Divisão de Segurança CP-Metro, das 32ª e 18ª Esquadras do COMETLIS e da 1ª Esquadra da Divisão e Comando de Setúbal, que comigo partilharam muito do seu saber e experiência profissional, na sua permanente dedicação à *res publica*.

Ao Sérgio Antunes, “irmão de armas”, que cedo viu interrompida a sua linha de vida, pela sua Amizade e Camaradagem. Mais que um futuro Grande Oficial, perdemos um Grande Amigo.

A Todos, o meu Muito Obrigado.

RESUMO

O terrorismo tem como principal objectivo, criar o temor nas pessoas e a consequente vivência diária em sobressalto, sempre com a hipotética noção de serem vítimas de ataques provocados por organizações, que desejam chamar a atenção para a sua causa, por meios não convencionais.

A aviação civil constitui um meio atractivo para perpetrar atentados terroristas, por variadíssimos motivos, o que obriga a uma permanente evolução das medidas de controlo e segurança. Uma das medidas de segurança já adoptadas nalguns países, e que aqui será aprofundada, é a inclusão de elementos que viajam dissimulados, entre os restantes passageiros a bordo das aeronaves, no intuito de fazer face a actos que coloquem em perigo a segurança dos passageiros, das tripulações e da própria aeronave.

Portugal ainda não adoptou esta medida, pelo que nesta Dissertação foram analisados os questionários aplicados aos passageiros e às tripulações, a fim de avaliar a necessidade sentida na criação desta medida adicional a bordo das aeronaves portuguesas. Assim, é importante saber se a PSP está preparada para responder a esta exigência, motivo pelo qual foram recolhidos testemunhos de dois Oficiais de Polícia e analisadas as experiências de países que já adoptaram agentes de segurança a bordo.

Palavras-chave: Terrorismo; Sequestro de Aeronaves; Passageiros Desordeiros;
Segurança em Aeronaves; Agentes de Segurança a Bordo

ABSTRACT

Terrorism main objective is to cause fear on people and the consequent alarm in daily living, always with the hypothetical notion of being victims of attacks caused by organizations that wish to draw attention to their cause by unconventional means.

Civil aviation is an attractive mean to perpetrate terrorist attacks for many different reasons, for which it needs a permanent evolution of control and security measures. One of the security measures that will be analyzed in this thesis is the use of undercover persons that travel among the other passengers on board an aircraft, in order to deal with acts that may endanger the security of passengers, crews and the aircraft itself.

Since Portugal has not yet adopted this measure, this thesis analyzes the questionnaires addressed to passengers and crews to assess the need for the implementation of this additional measure on board an aircraft in Portugal. Therefore, it is important to know if the Portuguese Police is prepared to meet this requirement. For this purpose, two Senior Police Officers were interviewed.

Futhermore, it was made an analysis of the experience of other countries which have already adopted the measure of Air Marshals.

KEYWORDS: Terrorism; Hijackings; Unruly Passengers;
Aircraft Security; Air Marshals

ÍNDICE GERAL

AGRADECIMENTOS

RESUMO

ABSTRACT

ÍNDICE DE GRÁFICOS E TABELAS	III
------------------------------------	-----

ÍNDICE DE SIGLAS E ACRÓNIMOS	IV
------------------------------------	----

1. INTRODUÇÃO	- 1 -
---------------------	-------

2. DO TERRORISMO	- 3 -
------------------------	-------

2.1. EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO TERRORISMO	- 4 -
---	-------

2.2. TERRORISMO NA AVIAÇÃO CIVIL	- 5 -
--	-------

2.2.1. <i>Skyjacking</i>	- 7 -
--------------------------------	-------

2.3. CENÁRIO ACTUAL DE PREVENÇÃO	- 12 -
--	--------

2.3.1. Normativos Legais	- 12 -
--------------------------------	--------

2.3.2. Medidas de Segurança Adoptadas	- 14 -
---	--------

2.4. AMEAÇA E RISCO	- 16 -
---------------------------	--------

2.4.1. Ameaça do Terrorismo para Portugal	- 16 -
---	--------

2.4.2. Ameaça para a Aviação Civil Portuguesa	- 19 -
---	--------

2.5. SEGURANÇA E LIBERDADE	- 20 -
----------------------------------	--------

3. DOS <i>AIR MARSHALS</i>	- 22 -
----------------------------------	--------

3.1. ORIGEM	- 22 -
-------------------	--------

3.2. ACTUALIDADE	- 25 -
------------------------	--------

3.2.1. Missão	- 27 -
---------------------	--------

3.2.2. Requisitos Para Ingresso	- 28 -
---------------------------------------	--------

3.2.3. Formação	- 29 -
-----------------------	--------

3.2.4. Formação De Tiro	- 30 -
-------------------------------	--------

3.3. IMPLANTAÇÃO DESTA MEDIDA NOUTROS PAÍSES	- 32 -
--	--------

3.3.1. Suíça	- 32 -
--------------------	--------

3.3.2. Canadá	- 33 -
---------------------	--------

3.3.3. Austrália	- 34 -
------------------------	--------

3.3.4. Singapura	- 35 -
------------------------	--------

3.3.5. Israel	- 36 -
---------------------	--------

3.4. UTILIZAÇÃO DE <i>AIR MARSHALS</i> VS PILOTOS ARMADOS	- 36 -
---	--------

4. DA NECESSIDADE DE AGENTES DE SEGURANÇA A BORDO (ASB).....	- 39 -
4.1. AGENTES DE SEGURANÇA A BORDO (ASB), NA PSP	- 42 -
4.2. ESTUDO EXPLORATÓRIO	- 43 -
4.2.1. Questionários Aos Passageiros	- 44 -
4.2.2. Questionários às Tripulações	- 45 -
4.2.3. Entrevistas a Especialistas	- 46 -
4.2.4. Questionários a Entidade Estrangeira.....	- 46 -
4.3. ANÁLISE DOS QUESTIONÁRIOS DOS PASSAGEIROS.....	- 47 -
4.3.1. Análise Inferencial	- 47 -
4.4. ANÁLISE DOS QUESTIONÁRIOS DAS TRIPULAÇÕES	- 49 -
4.4.1. Análise Inferencial	- 50 -
4.5. EXPERIÊNCIA DE ENTIDADE ESTRANGEIRA	- 52 -
4.5.1. Israel.....	- 52 -
4.6. OPINIÃO DE ESPECIALISTAS	- 53 -
5. CONCLUSÃO.....	- 58 -
6. BIBLIOGRAFIA	- 62 -
6.1. OUTROS LIVROS E ARTIGOS ON-LINE	- 65 -
6.2. TRABALHOS ACADÉMICOS	- 67 -
6.3. LEGISLAÇÃO CONSULTADA.....	- 68 -
6.4. SITES CONSULTADOS	- 68 -
APÊNDICES	- 69 -
I - AMOSTRA: PASSAGEIROS	- 70 -
II - AMOSTRA: TRIPULAÇÕES.....	- 74 -
III - QUESTIONÁRIO : PASSAGEIROS	- 78 -
IV - QUESTIONÁRIO: PASSAGEIROS (INGLÊS)	- 80 -
V - QUESTIONÁRIO: TRIPULAÇÕES	- 82 -
VI - QUESTIONÁRIO: ENTIDADE ESTRANGEIRA (INGLÊS).....	- 84 -
VII - ENTREVISTA AO SR. INTENDENTE MAGINA DA SILVA	- 87 -
VIII - QUESTIONÁRIO AO SR. INTENDENTE LUÍS CARRILHO	- 93 -

ÍNDICE DE GRÁFICOS E TABELAS

GRÁFICO 4.1 – VARIÁVEIS MEDIDAS PARA PREVENIR ATENTADOS TERRORISTAS VERSUS SEGURANÇA/INSEGURANÇA QUANDO VIAJA.....	48 -
GRÁFICO 4.2 – CONSIDERAÇÃO DA VULNERABILIDADE DAS COMPANHIAS AÉREAS PORTUGUESAS, POR EMPRESA.....	51 -
GRÁFICO 4.3 – UTILIZAÇÃO DE POLÍCIAS A BORDO VERSUS SENTIMENTO DE CONFIANÇA NAS COMPANHIAS AÉREAS	52 -
TABELA I.1 - ANÁLISE DESCRITIVA DA VARIÁVEL GÉNERO.....	70 -
TABELA I.2 - ANÁLISE DESCRITIVA DA VARIÁVEL IDADE	70 -
TABELA I.3 – ANÁLISE DESCRITIVA DA VARIÁVEL HABILITAÇÕES LITERÁRIAS.....	70 -
TABELA I.4 – TABELA DE FREQUÊNCIAS: IDADE*HABILITAÇÕES LITERÁRIAS*SEXO.....	71 -
GRÁFICO I.1 – ANÁLISE DESCRITIVA DA VARIÁVEL MOTIVO DA VIAGEM.....	71 -
GRÁFICO I.2 – ANÁLISE DESCRITIVA DA VARIÁVEL NÚMERO DE VIAGENS NOS ÚLTIMOS 12 MESES	72 -
GRÁFICO I.3 – ANÁLISE DESCRITIVA DA VARIÁVEL ALGUMA VEZ VIAJOU DE AVIÃO	72 -
GRÁFICO I.4 – ANÁLISE DESCRITIVA DA VARIÁVEL CIDADE DE DESTINO DA VIAGEM.....	73 -
GRÁFICO I.5 – VARIÁVEIS MEDIDAS PARA AFERIR DE QUEM SUPORTA OS CUSTOS	73 -
TABELA II.1 – ANÁLISE DESCRITIVA DA VARIÁVEL SEXO	74 -
TABELA II.2 – ANÁLISE DESCRITIVA DA VARIÁVEL IDADE	74 -
TABELA II.3 – HABILITAÇÕES LITERÁRIAS	74 -
TABELA II.4 – EXERCÍCIO DA ACTIVIDADE.....	75 -
GRÁFICO II.1 – ANÁLISE DESCRITIVA DA VARIÁVEL NÚMERO DE VOOS NOS ÚLTIMOS 12 MESES ...	75 -
GRÁFICO II.2 - ANÁLISE DESCRITIVA DA VARIÁVEL SABE O QUE É O TERRORISMO.....	76 -
GRÁFICO II.3 – DISTRIBUIÇÃO DO CONHECIMENTO DO QUE É O TERRORISMO NO ESTUDO	76 -
GRÁFICO II.4 – VARIÁVEL DO SENTIMENTO DE SEGURANÇA QUANDO VIAJA	77 -
GRÁFICO II.5 – VARIÁVEIS MEDIDAS SENTIMENTO DE INSEGURANÇA VERSUS ENFRENTAR SITUAÇÕES QUE COLOCASSEM EM PERIGO O VOO	77 -

ÍNDICE DE SIGLAS E ACRÓNIMOS

ANA	Aeroportos e Navegação Aérea – Aeroportos de Portugal, S.A.
ASB	Agente de Segurança a Bordo
AT	Atentado Terrorista
CACPP	Canadian Air Carrier Protection/Protective Program
CIA	Central Intelligence Agency
CP	Código Penal
CRP	Constituição da República Portuguesa
DHS	Department Homeland Security
FAA	Federal Aviation Administration
FAM	Federal Air Marshal
FAMS	Federal Air Marshal Service
FAMTC	Federal Air Marshal Training Center
FEDPOL	Federal Office of Police
FOCA	Federal Office of Civil Aviation
FPLP	Frente Popular de Libertação da Palestina
GIA	Grupo Islâmico Armado
ICAO	International Civil Aviation Organization
IFSO	In Flight Security Officers
ISCPSI	Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna
NEP	Norma de Execução Permanente
PGR	Procuradoria-Geral da República
PNC	Pessoal Navegante de Cabina
PNT	Pessoal Navegante Técnico
PSP	Polícia de Segurança Pública
RCMP	Royal Canadian Mounted Police
SATA	Serviço Açoreano de Transportes Aéreos, EP
SIS	Serviço de Informações e Segurança
SSI	Sensitive Security Information
TAP	Transportes Aéreos Portugueses
TSA	Transportation Security Administration
UEP	Unidade Especial de Polícia

1. INTRODUÇÃO

O transporte aéreo de pessoas e bens facilita a comunicação intercultural que, por não se limitar às fronteiras do Estado, merece toda a atenção dada a sua importância e utilidade. O esforço desenvolvido por grupos extremistas na prática de actos anti-sociais, ao explorar as vulnerabilidades do funcionamento e da estrutura da aviação civil, tem apresentado resultados positivos em favor das suas causas, aproveitando-se da globalização que este meio de transporte lhes proporciona.

As imagens de terror que invadiram as casas e locais de trabalho, na manhã do dia 11 de Setembro de 2001, através dos órgãos de comunicação social, vieram pôr a nu as fragilidades das medidas de segurança do ocidente, perante um adversário sem nome (Chomsky, 2001). A hiperpotência americana foi brutalmente atacada no seu próprio coração, deitando por terra um dos seus maiores símbolos económicos, o *World Trade Center*¹ e ferindo o seu principal símbolo militar, o Pentágono, por um adversário que a toma como hospedeiro e usa meios e tecnologias rudimentares, quando comparados com o aparelho de segurança e defesa do atacado (Moreira, 2002) (Torres, 2004), dotado de tecnologia mais avançada.

Este atentado evidenciou outras vulnerabilidades nas medidas securitárias que foram até então adoptadas no que diz respeito à aviação civil, as quais mostraram-se insuficientes para fazer face a um inimigo que se “alastra” e que obriga os Estados a adoptarem uma postura mais preventiva. “O contexto de segurança deste limiar do III Milénio convoca as Polícias de todo o mundo para novas estratégias e tácticas visando enfrentar novas ameaças e desafios e, em última análise, melhorar a qualidade de vida das suas comunidades”², no intuito de diminuir a probabilidade de atentados, com repercussões devastadoras, análogas ao 11 de Setembro de 2001, nos Estados Unidos.

Este trabalho assenta em três pilares: o primeiro aborda a problemática do terrorismo, dando especial atenção à ameaça do terrorismo Internacional na aviação civil; o segundo apresenta uma das medidas de segurança para fazer face a actos de interferência ilícita contra a aviação civil, vulgarmente conhecida como *Air Marshals* (desde a sua origem até à actualidade, os requisitos e a formação, bem como a sua aplicação em

¹ Complexo de sete prédios construído em *Manhattan*, Nova Iorque. Projectado por *Minoru Yamasaki* em 1960, foi lançada a primeira pedra em 5 de Agosto de 1966 e a sua construção terminou em 1970, sendo apenas inaugurado em 1973, pelo então Presidente dos EUA, *Richard Nixon*. Já havia sofrido um atentado em 1993, por *Ramzi Yousef* com um camião carregado com aproximadamente 700 quilos de explosivos.

² **Gomes**, Paulo (2008/2009). In Abertura Solene do Ano lectivo, em 14/11/2008.

diversos países, ainda que incidindo mais sobre os EUA); por último, e através da aplicação de questionários a passageiros e a tripulações de transportadoras aéreas portuguesas, pretendeu-se avaliar o sentimento de (in)segurança dos inquiridos e da necessidade de Agentes de Segurança a Bordo (ASB) de aeronaves de operadoras nacionais. Foram ainda efectuadas duas entrevistas a Oficiais da PSP, tendo sido colhidas as suas opiniões no que diz respeito à viabilidade e necessidade da criação de ASB na realidade portuguesa e mais concretamente na Polícia de Segurança Pública (PSP). Não obstante terem sido encetados esforços para obter dados sobre a utilização de ASB em sete Estados diferentes, somente um, através do seu serviço competente, nos permitiu absorver alguns dos seus conhecimentos e experiências nessa área.

Por fim, irá ser apresentada uma síntese do trabalho, identificando as dificuldades encontradas na laboração do mesmo, bem como, algumas reflexões a desenvolver em futuros estudos nesta área.

2. DO TERRORISMO

Terminada a Primeira Guerra Mundial, a Liga das Nações definiu, na Convenção de Terrorismo de 1937, o terrorismo como sendo todos os actos criminosos dirigidos contra um Estado e destinados a criar um estado de terror na mente das pessoas, seja de um grupo em particular ou do público no geral.

No entanto, existem estudos que indicam a existência de organizações isoladas que se dedicavam a acções terroristas mediante o recurso sistemático à violência política, até à Revolução Francesa (Tailon, 2003). Numa época em que o termo Terrorismo tinha uma conotação positiva, era pois entendido que os actos praticados eram considerados pelos seus autores como uma violência justificada, auto-intitulando-se de “revolucionários ou combatentes da liberdade” (Hoffman, 2006).

A dimensão do terrorismo conduz à ausência de uma definição oficial, ainda que seja um dos temas mais estudados, no âmbito das relações internacionais. Esta indefinição e ausência de um termo commumente aceite de terrorismo, deve-se à forma arbitrária que varia com o contexto em que o termo é utilizado, o seu autor ou a finalidade com que é empregue. Geralmente, as definições baseiam-se ou no autor dos actos ou nas práticas cometidas e, mais precisamente, nos objectivos e motivações que estão na origem dos actos praticados. Por trás das definições encontram-se, por diversas vezes, referências ao uso da violência ou ameaças de violência³, ao impacto psicológico pretendido, que aumenta proporcionalmente com a audiência⁴ dos actos praticados e ainda a motivação política, já que os seus autores acreditam que nenhum outro meio conduz ao objectivo pretendido.

Uma definição que combina os elementos-chave foi desenvolvida no *George C. Marshall Center for European Security Studies* por Carsten Bockstette: “O terrorismo é definido como a violência política num conflito assimétrico que é projectado para induzir o terror e o medo psíquico (por vezes indiscriminado), através da vitimização de violência e destruição de alvos civis, que podem ser símbolos. (...) O objectivo do terrorismo é o de explorar os órgãos de comunicação social a fim de alcançar a máxima publicidade, como

³ De acordo com *Walter Laquer*, do Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais, esta é mesmo a única característica geral de todas as possíveis definições de Terrorismo.

⁴ Os órgãos de comunicação social tradicionais foram superados pela internet. Esta “ferramenta” permite às organizações terroristas não só criar um maior impacto, mas também alcançar um maior número de seguidores e simpatizantes da sua causa, pois é bem recebido o seguimento voluntário.

uma força de ampliação de multiplicadores, com o objectivo de influenciar o público-alvo, no sentido de alcançar a curto e médio prazo os objectivos desejados”⁵ (2008).

O artigo 1º da Decisão-Quadro do Conselho 2002/475/JAI, de 13 de Junho de 2002, relativa à luta contra o terrorismo, considera crimes de terrorismo os actos intencionais que, dada a sua natureza ou contexto, podem afectar gravemente um país ou uma organização internacional quando cometidos com o objectivo de: intimidar gravemente uma população; constranger indevidamente um governo ou organização internacional, por forma a praticar ou abster-se de realizar determinado acto; destabilizar gravemente ou destruir as estruturas políticas, sociais, constitucionais ou económicas fundamentais de um país ou de uma organização internacional (Europol, 2009).

Taleb assemelha o desencadeamento de um atentado terrorista, pelo facto de não ser esperado, a um Cisne Negro, atípico por não ser expectável, pois nada que tenha ocorrido no passado pode, de forma credível, apontar para essa possibilidade, por se revestir de um enorme impacto e por, *a posteriori*, fazer parte da natureza humana a construção de explicações que o tornam compreensível e previsível (2007).

2.1. EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO TERRORISMO

Associada à evolução da sociedade assiste-se a uma modificação do terrorismo ao longo dos tempos, nomeadamente ao nível das motivações. Conforme Torres, constatou-se no início do século XX o aparecimento do Terrorismo Nacionalista, que teve como ideologia a “consciência da identidade colectiva, aliada à defesa de um determinado território, alegadamente ocupado por um governo estrangeiro”. Seguiu-se o Terrorismo Revolucionário, como “uma estratégia de confrontação violenta com o Estado, tendo como principal objectivo a demonstração da fraqueza do sistema instituído, levando à revolta e à insurreição das massas” (2007).

Em finais do século XX surge o Terrorismo Religioso, em que “a função transcendental assume um lugar preponderante, minorando a própria função política e social. A intenção passa pela eliminação ou conversão dos “infiéis”, o que contempla a aleatoriedade das vítimas, sem quaisquer preocupações de obter a adesão à sua causa” (Torres, 2007). O Terrorismo Contemporâneo afecta o direito à vida e os demais Direitos Fundamentais. Desconhecendo fronteiras, torna-se num problema global que intima o Estado à sua responsabilidade de garantir à sociedade o gozo desses Direitos e a torna

⁵ Tradução nossa.

civilizada e conservadora dos princípios e valores que vão ao encontro da dignidade da pessoa humana⁶.

Segundo Adriano Moreira, “Os desvios de aviões, os raptos seguidos de resgate, o massacre ocasional, o rapto e assassinio de personalidades políticas, como o almirante Carrero Blanco em Espanha e Aldo Moro na Itália, a morte indiscriminada de agentes da autoridade como em Espanha, o atentado selectivo contra dirigentes da vida pública e privada, como na Itália, tornaram-se em instrumentos comuns da luta política, que fazem esquecer como coisas menores os atentados anarquistas do passado” (2003).

2.2. TERRORISMO NA AVIAÇÃO CIVIL

A partir da II Guerra Mundial, a aviação civil internacional teve um desenvolvimento exponencial ao ultrapassar largamente o comboio e o navio na lista de preferências dos transportes de longa distância, tendo-se registado, há mais de um decénio, valores superiores a um milhão de voos e centenas de milhões de passageiros anuais (Peyroteo, 1996), o que tem permitido aos Povos o aumento das suas relações económicas, sociais e culturais, fazendo reequacionar as noções de tempo e distância (Margarido, 1996).

As transportadoras aéreas recebem ameaças de atentados, específicas ou genéricas, as quais variam com base nos destinos, na nacionalidade dos seus passageiros ou no país onde se encontram registadas, e que obrigam desde logo a um conjunto de procedimentos, que passa inicialmente por alertar as autoridades de segurança (Wallis, 2003). Ainda que com uma frequência menor, e não obstante a previsão e punição dos crimes praticados contra a aviação civil, continuam a ocorrer sequestros em todo o mundo, pois existem algumas combinações que não deixam de atrair as atenções das organizações terroristas, o que desperta a perversidade da alma humana e faz da aviação civil um alvo apetecível e compensador por diversos factores, nomeadamente:

1. um ataque a uma aeronave suscita paixões das audiências mundiais condicionadas por uma comunicação social ávida de imagens de grandes tragédias e ataques “espectaculares”;
2. a utilização dessa divulgação mediática para transmitir os seus ideais políticos;
3. os valores elevados das aeronaves permitem a exigência de resgates avultados;

⁶ Vide Mensagens de Advertência AVSEG, emitidas na Oitava Reunião de Autoridades de Aviação Civil, realizada em Buenos Aires de 23 a 25 de Abril de 2003.

4. a vulnerabilidade da aeronave, principalmente durante o voo em que uma pequena explosão pode conduzir a efeitos trágicos;
5. a sua utilização como arma de destruição maciça, que pode provocar um elevado número de vítimas;
6. o seu isolamento durante essas circunstâncias, o qual permite que um pequeno número de sequestradores possa dominar a aeronave e condicionar um elevado número de passageiros e tripulação antes de qualquer intervenção das Autoridades;
7. a envolvimento de vários governos nas negociações, dada a multi-nacionalidade dos inúmeros passageiros;
8. a facilidade na escolha do local mais adequado para desferir um atentado, pois as companhias aéreas actuam no mundo inteiro; e
9. a possibilidade da aeronave servir como meio de fuga, após o *terminus* do incidente.

Não obstante já terem ocorrido diversas detenções de líderes da *Al-Qaeda*, muitas das suas células ainda permanecem activas, pois consideram que as suas acções não podem cessar. Nesta perspectiva, os grupos terroristas procuram desenvolver novas estratégias para iludir a segurança aeroportuária, ao aprender com a experiência e com o tempo, o que os obriga a mudar e alternar as suas tácticas e alvos de acordo com o nível das medidas de segurança implementadas (Santos, 2009). As organizações terroristas têm alterado a sua estratégia, que passa actualmente por envolver homens ocidentais e mulheres⁷ nas suas acções, pretendendo assim reduzir as hipóteses de detecção durante os processos de rastreio, pois acreditam que estes possuem perfis que não são alvo de revistas tão minuciosas.

Conforme Schneier, a maioria dos sistemas de segurança pode falhar de duas formas distintas: passiva, sempre que não dão o alerta quando deveriam, ou de forma activa, sempre que esses mesmos sistemas detectem algo de anormal, sem motivo aparente (2003). Recentemente, a 20 de Janeiro de 2010, no Aeroporto de Munique, os mecanismos de segurança aí instalados não detectaram os explosivos que um indivíduo transportava no interior de um computador portátil, desconhecendo-se se apanhou algum avião porque o alarme foi dado tardiamente (Albuquerque, 2010). Este acontecimento, antecedido do atentado no voo *Northwest Airlines 253*, entre Amesterdão e *Detroit*, empolou a discussão

⁷ “Mulher americana é acusada de planejar ataques terroristas”, Consultado a 11 de Março de 2010, em [noticias.terra.com.br: http://noticias.terra.com.br/mundo/noticias/0,,OI4310749-EI8141,00-Mulher+americana+e+acusada+de+planejar+ataques+terroristas.html](http://noticias.terra.com.br/mundo/noticias/0,,OI4310749-EI8141,00-Mulher+americana+e+acusada+de+planejar+ataques+terroristas.html)

sobre o uso de *scanners* corporais nos aeroportos, o que configura uma matéria muito controversa por, segundo o Presidente da Conferência do Ministério e das Secretarias da Justiça da Alemanha, Till Steffens, significar uma consternação acrescida nos direitos dos cidadãos, sem trazer uma vantagem evidente no que diz respeito às medidas de segurança implementadas (Valente, 2010).

2.2.1. SKYJACKING

Este tipo de sequestros, também conhecido como *hijacking*⁸, significa o desvio ilícito de aeronaves por um ou mais indivíduos, que obrigam o piloto a voar de acordo com as suas ordens. Ao contrário de outro tipo de sequestro de meios de transporte, quando o alvo é uma aeronave, o objecto não é o roubo da carga mas sim a utilização dos passageiros como reféns, para reivindicar avultadas quantias de resgate ou para exigir a tomada de medidas, sendo disso exemplo a libertação de presos, por determinados Estados.

Numa época em que a aviação civil ainda estava a emergir, a 21 de Fevereiro de 1931 ocorreu o primeiro *skyjacking* em *Arequipa*, no Peru, com o único intuito de distribuição de folhetos anti-governamentais. Com o surgimento da Guerra Fria, deu-se a primeira grande onda de sequestros aéreos quando diversas pessoas, militares ou civis, sequestravam aeronaves para fugir dos países comunistas da Europa de Leste, com o objectivo de conseguir asilo político nos países ocidentais (McWhinney, 1987). Entre 1948 e 1957 existiram 15 sequestros de aeronaves em todo o mundo, o que equivale a uma média de pouco mais de um por ano.

Durante a década de 60, o sequestro de aeronaves foi utilizado por grupos terroristas com motivações políticas, que assumiam o comando dos voos e mantinham os passageiros e tripulações como reféns. Exemplo disso é o sequestro de um avião comercial que voava de *Miami* para *Key West*, na Florida e que foi desviado para Cuba⁹. Nessa altura,

⁸ *Hijacking* é um termo com uma conotação original decorrente da "Lei Seca" quando durante a história americana, por força da XVII Emenda à Constituição dos E.U. (proclamada em 1920 e revogada em 1933) o fabrico, venda, importação ou transporte de bebidas alcoólicas dentro dos Estados Unidos, era constitucionalmente proibido. Nessa época o *hijacking* era a actividade ilegal realizada por elementos criminosos que procuravam escapar a essa proibição, praticando roubos de bebidas para posterior venda. No momento dos roubos, os grupos costumavam dizer: *Hi, Jack, raise your hands!*.

Outra explicação histórica, atribui o *hijacking* ao assalto perpetrado pelo bandido romântico do século 18, ou ladrão de estrada, durante a noite com a sua lanterna (*jack-light*).

Às associações de grande riqueza histórica o termo *hijacking* é agora aplicado às aeronaves, herdado pelo francês prosaico, *le détournement des aéronefs*.

⁹ Inspirados ou instigados pela *Central Intelligence Agency*, os sequestradores pretendiam destabilizar o regime de Fidel Castro, não fazendo exigências para a libertação de passageiros ou da aeronave, ordenando apenas os pilotos a voar para a base dos EUA, de Guantânamo ou para os EUA, a fim de pedirem asilo político.

pode-se falar de uma categoria de “sequestros lunáticos”, que começaram quando Fidel Castro chegou ao poder em Cuba e quebrou as relações diplomáticas com os EUA. É de prever que os “sequestradores lunáticos” estejam presentes em mais sequestros, mas que são incluídos noutras categorias, pois o elemento de motivação político-ideológica ou económica é normalmente aceite como o principal critério para os identificar e classificar (McWhinney, 1987).

Até 1966, altura em que o Congresso Internacional Comunista reuniu e os seus delegados acordaram em ajudar a causa comunista através da subversão do terrorismo nos próprios países, havia ocorrido um total de cinquenta e cinco desvios de aeronaves, constituindo uma média inferior a três por ano. Após as autoridades terem iniciado a dificultar estas acções, muitos começaram a desviar aeronaves para conseguir a fuga, escolhendo preferencialmente Cuba como destino, país onde eram bem acolhidos.

A situação no Médio Oriente durante os anos de 1960 e 1970 conduziu a que os terroristas palestinos praticassem diversos sequestros, como forma de trazer notoriedade à sua causa. O primeiro sequestro relacionado com o movimento palestino aconteceu em Julho de 1968, quando os sequestradores da Frente Popular para a Libertação da Palestina (FPLP) controlaram o voo israelita da *El Al Flight 707* em Roma e o forçaram a voar para Argel. Neste ano ocorreram 33 sequestros, sendo o voo 707 a única tentativa bem sucedida de sequestro da Companhia Aérea *El Al*.

A 29 de Agosto de 1969, a palestina *Leila Khaled*, membro da FPLP, realizou o seu primeiro sequestro e conquistou manchetes em todo o mundo. *Khaled* e o seu grupo invadiram a cabina do voo 840 da TWA de Roma para *Tel Aviv* e direccionaram o avião para Damasco, onde os passageiros e tripulantes foram libertados ilesos. Em 1969 o número de sequestros de aeronaves aumentou vertiginosamente para 91, mais 58 ocorrências que no ano anterior. Também no dia 6 de Setembro de 1970, *Khaled* e um grupo de outros terroristas palestinos da FPLP realizaram o primeiro sequestro em massa na história. *Khaled* que se tinha submetido a uma cirurgia plástica a fim de não ser identificada pela segurança aeroportuária, sequestrou, juntamente com o seu marido, um jacto da *El Al* em Amesterdão, enquanto outros membros da FPLP sequestraram aeronaves da *TWA*, *Pan Am* e *Swissair*. O vôo da *El Al* encontrava-se no entanto sob a protecção de *Air Marshals* que, após efectuarem alguns disparos, detiveram *Khaled* e mataram o seu companheiro (John, 1991). No entanto, os outros três aviões haviam sido sequestrados e levados com sucesso para um aeroporto perto de *Amã*, na Jordânia. Após a libertação dos reféns em troca de prisioneiros palestinos, os sequestradores fizeram explodir os aviões.

Apesar de nos anos 70 o desvio de aeronaves com destino a Cuba ter decrescido, este tipo de acto de interferência ilícita triplicou, com destinos para outros países, em especial os do Médio Oriente, começando as organizações terroristas a utilizarem o *hijacking* como forma de pressão política para conseguir a libertação de presos e obtenção de fundos.

Em 1971, *Dan Cooper* assumiu o controlo de uma aeronave da *Northwest Airlines*, proveniente de *Portland* e com destino ao Aeroporto Internacional de *Tacoma-Seattle*. *Cooper* alegou ter na sua posse um explosivo no interior de uma mala, supostamente comprovado por uma hospedeira. Ao aterrar, exigiu um resgate de 200.000 dólares em troca dos passageiros, mantendo no entanto parte da tripulação do voo na aeronave, tendo de seguida exigido que o avião voasse para o México. Enquanto sobrevoava o Estado de *Washington*, a uma altitude de 10.000 pés e durante uma tempestade de neve, abandonou o avião pela parte traseira¹⁰, fazendo uso de um pára-quedas, nunca tendo sido encontrado.

Os sequestros por extorsão começaram a ser perpetrados por um terceiro grupo de sequestradores, identificados como “criminosos do céu”. Aqui, o principal motivo seria a expectativa de conseguir elevados ganhos financeiros. Os “criminosos do céu” retinham a tripulação e passageiros, exigindo avultadas somas de dinheiro para os libertar, o que lhes exigia sangue frio e ousadia, pois para os seus intentos serem conseguidos, habitualmente fugiam utilizando a aeronave sequestrada, de onde saltavam de pára-quedas juntamente com o dinheiro do resgate. Actuando como profissionais, estes *skyjackers* eram habitualmente oriundos de forças especiais paraquedistas militares ou civis experientes, os quais chegaram a adquirir um respeito por parte do público e a ser considerados heróis populares (McWhinney, 1987).

De acordo com as estatísticas da ICAO, entre 1969 e 1972 houve 319 sequestros. Estes sequestros frequentes levaram cinquenta países, a ratificar uma Convenção da ONU que exigia a adopção de medidas preventivas mais rigorosas para o crime de desvio de aeronaves, motivando o incremento de medidas de segurança cada vez mais restritivas, nomeadamente, a utilização de sofisticados aparelhos de rastreio, do qual resultou um decréscimo no número de *hijackings*.

Em 1973, a *Federal Aviation Administration* (FAA) dos E.U. instituiu buscas sistemáticas a passageiros e respectivas bagagens nos aeroportos, procedimentos adoptados

¹⁰ Este sequestro levou a uma alteração na construção dos aviões, nomeadamente na porta de acesso, que já não pode ser aberta durante o voo, através de um dispositivo que adoptou o nome de *Cooper Vane*.

também noutros países, principalmente na Europa. No entanto, os sequestros continuaram com toda a turbulência política da década de 70.

Em 1978, numa reunião entre os EUA, Alemanha Ocidental, Itália, Japão, Canadá e Grã-Bretanha, foi assinado o compromisso para impor sanções rigorosas aos países que abrigam terroristas. Para restringir as tentativas de sequestro, os Estados Unidos durante a administração de *Ronald Reagan*, optaram por colocar *Sky Marshals*¹¹ em determinados voos internacionais, por serem considerados de alto risco. Este Programa tornou-se efectivo durante as administrações dos presidentes *Johnson* e *Nixon*.

Em Novembro de 1985, palestinos ligados a *Abu Nidal*¹² capturaram um avião da *Egypt Air* e forçaram-no a voar para Malta, o que levou à intervenção de comandos egípcios que invadiram o avião, daí resultando a morte de 59 pessoas durante o assalto. Sequestradores da mesma organização terrorista, em 5 de Setembro de 1986, assumiram o controlo do Voo 73 da *Pan Am*. Estes homens armados mantiveram o avião na pista em *Karachi*, no Paquistão, durante 16 horas, a aguardar a chegada de uma nova tripulação, que pilotasse o avião em direcção ao Chipre, pois a anterior conseguiu fugir através de uma saída de emergência do cockpit. Esta delonga conduziu à perda da energia auxiliar da aeronave originando a falha da iluminação, o que levou os sequestradores a disparar sobre os passageiros, causando a morte de 22 pessoas, tendo despoletado a intervenção das Forças de Segurança paquistanesas a fim de resgatar os reféns.

Entre 1988 e 1997 o número de sequestros com sucesso manteve-se elevado, com uma média de 18 por ano. No mês de Dezembro de 1999, alguns *hijackers* sequestraram um avião da *Indian Airlines*, numa rota de *Katmandu* para *Nova Deli*, e forçaram-no a voar para *Kandahar*. Os terroristas exigiam a libertação de seus companheiros enquanto mantinham passageiros e tripulação como reféns, num impasse que durou uma semana e só terminou após a libertação de guerrilheiros presos na Índia.

O dia 11 de Setembro de 2001 ficará para sempre marcado na história dos sequestros aéreos quando vários grupos de terroristas da *Al Qaeda*, sequestraram quatro aviões dos EUA¹³, atingindo com dois deles as torres do *World Trade Center*, em *New York*, e um contra o Pentágono, na *Virginia*. Um quarto avião despenhou-se num campo na *Pensilvânia*. Naquele que foi um ataque sem precedentes e que alterou a forma como eram

¹¹ Também designados por *Air Marshals*, são elementos devidamente treinados que garantem a segurança a bordo de aeronaves durante o voo. Este é o tema principal do trabalho, pelo que será adiante desenvolvido.

¹² Foi um líder político palestino, fundador do grupo extremista *Fatah*. Entre as décadas de 70 e 90, este grupo terrorista provocou 100 atentados, matando 275 pessoas e ferindo outras 77.

¹³ Estes voos eram provenientes de Boston, Massachusetts, Newark e New Jersey.

vistos os sequestros de aeronaves, morreram cerca de 3000 pessoas, incluindo os passageiros e as que se encontravam nos edifícios. Este tipo de sequestradores são habitualmente oriundos de países do Médio Oriente, ou pelo menos daí descendentes, que têm entre muitos outros, o objectivo de resolução de conflitos internacionais através de meios não convencionais (McWhinney, 1987).

No passado dia 25 de Dezembro de 2009, *Abdul Faruk Abdulmutallab*, estudante de engenharia em Londres, de nacionalidade nigeriana, supostamente pertencente à rede *Al-Qaeda*, tentou fazer explodir uma aeronave que voava entre Amesterdão e *Detroit*, com 278 passageiros a bordo. O indivíduo, depois de ter passado por todos os controlos de segurança, sem levantar quaisquer suspeitas, subiu a bordo com um engenho explosivo improvisado alojado entre as pernas, o qual tentou detonar por acção de uma mistura química injectável¹⁴. Segundo um porta-voz do organismo nacional de luta contra o terrorismo, citado na notícia, “ainda que os controlos se tenham efectuado de forma correcta, não” poderiam ter evitado “que subissem ao avião objectos potencialmente perigosos”¹⁵.

O sequestro de aeronaves está longe de ser uma problema simples, pois envolve diversas questões desde os distintos perfis de personalidade, as diversas experiências dos seus protagonistas, as suas motivações, as escolhas de meios e as estratégias para efectivar as suas intenções, sempre dependentes da sua inteligência, da tecnologia que têm ao seu dispor e ainda dos resultados que pretendem alcançar a curto prazo. Ainda que não sejam atendidos pedidos de resgate, que se consigam libertar as tripulações e passageiros e que se consigam deter e punir os sequestradores, pode não ser motivo suficiente para anular os efeitos originais do sequestro, pois a ruptura da segurança do transporte aéreo e a consequente publicidade, conseguida à escala internacional para a causa política que pretendem despertar a atenção, é o seu objectivo primordial (McWhinney, 1987). Estes actos, que abalam a credibilidade e fiabilidade da aviação civil, enquanto transporte privilegiado, obrigam à adopção e evolução de novos procedimentos e métodos na manutenção da segurança da aviação civil internacional (Margarido, 1996), pois ainda que a maioria dos *hijackings* se resolva através de negociações, os que implicam o uso de explosivos a bordo da aeronave em voo, salvo raras excepções, não deixam quaisquer

¹⁴ “Atentado: Polícia britânica abre investigação”, Consultado em 01 de Fevereiro de 2010 em [aeiou.expresso.pt: http://aeiou.expresso.pt/atentado-policia-britanica-abre-investigacao=f554783](http://aeiou.expresso.pt/atentado-policia-britanica-abre-investigacao=f554783)

¹⁵ “Atentado: Suspeito passou os controlos habituais”, Consultado em 01 de Fevereiro de 2010 em [aeiou.expresso.pt: http://aeiou.expresso.pt/atentado-suspeito-passou-os-controlos-habituais=f554800](http://aeiou.expresso.pt/atentado-suspeito-passou-os-controlos-habituais=f554800)

sobreviventes, indo ao encontro de alguns objectivos terroristas: “ferindo um assustam-se mil, mas matando um assustam-se dez mil” (Peyroteo, 1996, p.25).

2.3. CENÁRIO ACTUAL DE PREVENÇÃO

A condenação generalizada destes actos, que afectam o património, a liberdade e a segurança das pessoas, levou à produção de regulamentação nacional e internacional, na senda de uma unificação das normas e das medidas de segurança.

2.3.1. NORMATIVOS LEGAIS

Dos diversos diplomas produzidos destacam-se aqui as Convenções de Tóquio, de *Haya*, de *Montreal* e de Chicago.

A Convenção de Tóquio¹⁶ atribui ao comandante da aeronave os poderes necessários para manter a ordem e a disciplina a bordo, prevenir os delitos cometidos e deter imediatamente os seus responsáveis, sempre que isso seja necessário para protecção da aeronave, das pessoas e dos seus bens; e entregá-los às autoridades competentes após proceder ao seu desembarque. Surge nesta Convenção pela primeira vez um esboço da figura que se conhece hoje por apoderamento ilícito de aeronaves, sempre que estas se encontrem em voo¹⁷ sem, no entanto, prever a sua punição deixando essa tarefa aos diversos Estados contratantes.

A Convenção de *Haya*¹⁸ veio tipificar e reprimir, com efeitos internacionais, a captura ou apoderamento ilícito de aeronaves, sempre que exista apoderamento ou exercício ilícito do controlo da aeronave durante o voo, cometido mediante o uso de violência, ameaça de violência ou qualquer outra forma de intimidação¹⁹. Este crime alcança aqui a categoria de delito internacional, por ofender um interesse universalmente protegido, pelo que, os Estados Contratantes se comprometeram nesta Convenção a puni-lo independentemente do lugar onde o mesmo seja praticado.

Na Convenção de *Montreal*²⁰ assistiu-se a um alargamento dos delitos que já mereciam uma protecção internacional consagrados na Convenção de *Haya*,

¹⁶ Aprovada a 14 de Setembro de 1963.

¹⁷ Considera-se uma aeronave em voo desde que, terminando o embarque tenham sido fechadas todas as portas exteriores até ao momento em que uma dessas portas seja aberta para o desembarque. Em caso de aterragem forçada o voo é considerado como estando a decorrer até que a autoridade competente se responsabilize pela aeronave, bem como pelas pessoas e bens a bordo, cfr. § 4º da Convenção de Tóquio.

¹⁸ Entrou em vigor em Setembro de 1971.

¹⁹ Exclui-se desta Convenção os desvios ilegais realizados voluntariamente pelo Comandante da aeronave ou Tripulação, bem como as que resultem de engano ou fraude.

²⁰ Aprovada em 23 de Setembro de 1971.

nomeadamente: todo o crime cometido contra uma pessoa a bordo da aeronave; a destruição da aeronave; a colocação no seu interior de um objecto capaz de a destruir ou de a incapacitar para voar; a perturbação da navegação aérea e ainda a comunicação de informações falsas, sempre que praticados com ilicitude e dolo e que coloquem a aeronave em perigo. A Convenção criou ainda o novo conceito de *aeronave em serviço*, o qual se estende desde que o pessoal de terra ou a tripulação comece as operações previstas para um determinado voo, até 24 horas depois da sua aterragem²¹.

A Convenção de Chicago²² teve como objectivo primordial assegurar um crescimento seguro e sustentado da aviação civil internacional em todo o mundo e promover a segurança dos voos. Esta Convenção, juntamente com os avanços tecnológicos, permitiu alcançar um elevado grau de segurança sem paralelo entre os restantes meios de transporte. A Convenção de Chicago prevê que os Estados cumpram os regulamentos criados e cooperem com as orientações nela consagradas. No entanto, pouco tempo depois continuou a verificar-se uma ebulição de ataques criminosos contra a aviação civil, pelo que, desde a sua criação, foram aprovados alguns Anexos ao texto original, numa tentativa de padronização da exploração dos transportes aéreos entre os diversos Estados Contratantes da ICAO, tornando-os mais eficientes, seguros e regulares.

O Anexo 17 à Convenção de Chicago, tem como epígrafe a Salvaguarda da aviação civil contra actos de interferência ilícita²³, indo ao encontro de um dos objectivos da ICAO, o qual visa garantir o crescimento seguro e sustentado da aviação civil internacional à luz das diversas limitações impostas. Este Anexo, consagra aspectos de administração e coordenação, que se materializam desde logo pela exigência de cada Estado Contratante estabelecer o seu próprio Programa de Segurança da Aviação Civil. O programa de segurança de cada operadora deve prever no mínimo, medidas de protecção de bagagem, carga e correio, bem como a prevenção do acesso não autorizado à aeronave, os procedimentos de resposta para a tripulação e outras medidas para fazer face às ocorrências e ameaças. O supracitado programa deve também incluir procedimentos para a inspecção

²¹ Cfr. alínea b), do artigo 2º, da Convenção de Montreal.

²² Aprovada em 07 de Dezembro de 1944.

²³ Por actos de interferência ilícita, o Anexo 17 considera como actos ou tentativas de actos que possam pôr em risco a segurança da aviação civil e do transporte aéreo: sequestro de aeronave em voo, sequestro de aeronave no solo, tomada de reféns a bordo de uma aeronave ou nos aeródromos, entrada forçada a bordo de uma aeronave num aeroporto ou nas premissas de uma instalação aeronáutica, introdução a bordo de uma aeronave ou de um aeroporto de uma arma ou artigo ou material perigoso, com um intuito criminoso, e a comunicação de informações falsas que possam colocar em perigo a segurança de uma aeronave em terra ou em voo, ou de passageiros, tripulantes, pessoal de terra ou o público em geral, num aeroporto ou nas premissas de uma instalação aeronáutica;

de rastreio de passageiros e bagagem de cabina, quando a função é atribuída ao operador. O Anexo 17 faz algumas recomendações sobre a segurança do aeroporto, nomeadamente, a obrigatoriedade do estabelecimento de um Programa de Segurança Aeroportuária adequado por parte do Estado Contratante, para atender às necessidades da aviação civil internacional.

Não obstante as diversas Convenções existentes a nível internacional, verifica-se que relativamente à previsão e punição dos delitos que afectam a segurança das aeronaves, passageiros e tripulação, não existe harmonização a nível infra-estadual. Alguns países reconhecem a importância deste tipo de delitos e configuram legislação avulsa onde os mesmos se encontram previstos, sendo disso exemplo a legislação espanhola com a *Ley Penal e Procesal de Navegación Aérea* ou a inglesa com a *Air Navigation Order*.

Em Portugal apenas se encontra incluída no ordenamento jurídico existente, mormente no artigo 287º do Código Penal, a punição para quem se apossa ou desvia da sua rota, uma aeronave em voo com passageiros a bordo, através da aplicação de uma pena de prisão que pode ir de cinco a quinze anos. A alínea a) do número 4 do mesmo artigo, acolhe no Direito português a distinção de quando é que se considera uma aeronave em voo (prevista na Convenção de Tóquio). No artigo 288º do CP, encontra-se previsto o crime de atentado à segurança de transporte aéreo, marítimo e ferroviário, sempre que o agente, com a sua acção, coloque em causa a segurança desse meio de transporte, e crie, desse modo, perigo para a vida, integridade física ou ainda para bens patrimoniais alheios de valor elevado²⁴.

2.3.2. MEDIDAS DE SEGURANÇA ADOPTADAS

Com o aumento significativo de ataques terroristas urge a necessidade de verificar e avaliar a segurança das infra-estruturas relacionadas com a aviação civil. Estas deverão obedecer a quatro níveis distintos: integração de medidas de segurança na construção e renovação duma infraestrutura; redução da probabilidade de ocorrência de incidentes; aumento da capacidade de resposta a incidentes; e minimizar o impacto aquando de um incidente (Santos, 2008).

Actualmente, a forma de garantir a segurança na aviação civil divide-se em três grandes etapas. Na primeira etapa está presente a fase de recolha de informação, planeamento e avaliação do grau de ameaça, levada a cabo pelas entidades governamentais

²⁴ Cfr. Artigo 288º, nº 2 da Lei nº 59/2007 (Vigésima alteração ao Código Penal aprovado pelo Decreto-Lei nº 400/82, de 23 de Setembro).

competentes, conjugadas com sistemas de reserva como o CAPPS²⁵ e as *No-Fly Lists*²⁶. A segunda etapa inclui diversas acções operacionais onde estão reunidos os diversos actores do sistema de segurança da aviação civil, nomeadamente os elementos de segurança, as Forças e Serviços de Segurança, onde se incluem cães detectores de explosivos, detectores de substâncias químicas ou biológicas, circuitos fechados de vídeo e ainda o Ponto de Verificação de Segurança. Neste Ponto de Verificação aplicam-se técnicas de observação e rastreio de passageiros, através da utilização de pórticos detectores de metais e detectores de metais manuais portáteis; de verificação do bilhete para embarque; e do rastreio de bagagem de cabina. Antes do voo, procede-se ainda à reconciliação passageiro-bagagem²⁷.

Todas estas medidas vão ao encontro do §4.2.1, do Anexo 17º da Convenção de Chicago, onde é determinado que os Estados-Membros, devem assegurar a existência de “controlos de segurança para o acesso ao lado ar²⁸ dos aeroportos que sirvam a aviação civil, de modo a evitar a entrada não autorizada nessa área”.

Por último, a terceira etapa surge como resposta a eventuais ameaças que não tenham sido detectadas anteriormente. Nesta fase identificam-se medidas de segurança na aeronave, nomeadamente o reforço e bloqueio das portas do *cockpit*, o serviço proporcionado pelos *Air Marshals*, a formação da tripulação e ainda o hipotético auxílio dos restantes passageiros, que podem colaborar na reposição da normalidade. De acordo com Wallis, a presença de *Air Marshals* teria sido suficientemente dissuasora para frustrar os intentos dos sequestradores das aeronaves em 11 de Setembro de 2001, tendo em conta que aqueles não possuíam quaisquer armas de fogo (2003). No que diz respeito ao bloqueio das portas do *cockpit*, que inviabilizaria o acesso e controlo da aeronave, alguns Governos têm sido intransigentes nesse aspecto, indo ao encontro da determinação §4.3.3, do Anexo 17 da Convenção de Chicago. No entanto, inúmeras transportadoras aéreas que privilegiam o bom relacionamento com os passageiros e em particular com as crianças,

²⁵ *Computer Assisted Passenger Pre-screening System*, é um sistema que as companhias aéreas utilizam para comprovar se aquela pessoa que está para embarcar corresponde de facto a quem diz ser, por exemplo através da data de nascimento e identifica os passageiros, sugerindo através do seu perfil, se aqueles podem representar algum risco para a segurança do voo, analisando v.g. se foi adquirido bilhete apenas de ida ou se o pagamento do mesmo foi com dinheiro vivo, entre outros indícios.

²⁶ Bases de dados indicativas de pessoas que estão proibidas de utilizar a aviação civil como meio de transporte.

²⁷ Toda a bagagem é associada a determinado passageiro. Se eventualmente for detectada alguma bagagem sem correspondência a um passageiro, ela não é introduzida no porão do avião e é devidamente inspeccionada.

²⁸ É definido no mesmo Diploma que o Lado ar é a área de movimento de um aeroporto e dos terrenos e edifícios adjacentes, ou partes dos mesmos cujo acesso é controlado.

permitem o acesso àquela zona restrita, para lhes demonstrar a complexidade do exercício de navegação, principalmente nos voos de longo curso (Wallis, 2003).

2.4. AMEAÇA E RISCO

A ameaça terrorista, como qualquer outro tipo de ameaça, é todo e qualquer acontecimento ou acção em curso ou previsível, que contraria a consecução de um objectivo e que, normalmente, é causador de danos materiais ou morais. É a percepção dum Estado ou organização de que existe um grau de perigo baseada na avaliação das possibilidades, intenções e acções de outro Estado, organização ou grupo. Quando existe essa possibilidade com ausência de intenção hostil ou existe uma intenção hostil e uma possibilidade em desenvolvimento, designa-se ameaça potencial.

Como risco entendem-se os danos, perdas ou prejuízos que se estimam para um Estado ou organização em consequência da materialização de uma ameaça. A sua avaliação compreende a determinação da probabilidade da ocorrência e do grau de perigosidade, o qual depende, das vulnerabilidades apresentadas e da eficácia das medidas que são adoptadas para fazer face à ameaça. A análise do risco da ocorrência de atentados terroristas na aviação civil deverá ser orientada de forma a atingir dois objectivos fundamentais: não contrariar a ideia de Facilitação, i.e. não prejudicar a celeridade do transporte aéreo com procedimentos de segurança que se revelem redundantes e inúteis, de acordo com os riscos identificados; e a identificação de potenciais ameaças, para que sejam adoptadas as medidas necessárias para dissuadir a prática de actos de interferência ilícita (Lima, 2009). A avaliação do grau de risco é da competência dos Serviços de Informações de um Estado, podendo ter a contribuição de serviços especializados das Forças de Segurança, para que, a cada momento, se possam adoptar as medidas de segurança adequadas a cada tipo de ameaça.

2.4.1. AMEAÇA DO TERRORISMO PARA PORTUGAL

O artigo 273º da Constituição da República Portuguesa encerra em si mesmo o conceito de Defesa Nacional que, *lato senso*, atribui ao Estado a garantia da sua sobrevivência em paz e liberdade, a sua soberania, independência, unidade, a integridade e a segurança dos cidadãos. Desta feita, e numa busca cada vez maior de uma “identidade europeia” (Camisão & Lobo-Fernandes, 2006), em que as fronteiras da Defesa Nacional e de Segurança Interna se tenderão a confundir com a Defesa e a Segurança da União, também o Estado Português está eminentemente sujeito a ameaças terroristas.

Portugal, enquanto parte integrante da União Europeia, confronta-se hoje com o terrorismo, uma das mais graves violações dos princípios que norteiam a União, nomeadamente, os princípios da democracia e do Estado de Direito²⁹, pois “no início do terceiro milénio, o terrorismo islâmico desperta a Europa para a questão religiosa”. “A Europa é não só neta de Atenas e filha de Bastilha, mas também neta de Jerusalém e filha de Roma.” “O bombista muçulmano acredita alcançar o sétimo céu, se morrer como mártir, assassinando os ímpios” (Clemente, 2008, p.116), o que obriga à adopção de uma postura firme e vigilante no combate a estas iniciativas.

O mundo registou sempre inúmeros movimentos de organizações terroristas de cariz nacional e Portugal não foi excepção, como se pôde constatar com o surgimento das FP-25³⁰. Contudo, verifica-se que o terrorismo contemporâneo se caracteriza pela sua globalização e nos dias que correm, “os seus agentes têm demonstrado uma vasta capacidade de organizar a própria segurança dispensando a chefia carismática, já que buscam mais o suporte passivo e temeroso da sociedade civil, do que a mobilização das participações activas” (Moreira, 2003, p.190).

Uma das principais reivindicações feitas por organizações terroristas islâmicas é o abandono do terreno iraquiano por parte das nações envolvidas na invasão, cujos primeiros passos tiveram origem após a “Cimeira das Lages”, também conhecida como “Cimeira da Guerra”. Este acontecimento pode, eventualmente, trazer repercussões para Portugal, ainda que o nosso país tivesse apenas servido como anfitrião da reunião que resultou nessa tomada de decisão. Para além dos EUA, os outros dois países que participaram na *Cimeira da Guerra*, vieram a sofrer atentados terroristas: a Espanha, com o atentado à Estação ferroviária de *Atocha* em Madrid a 11 de Março de 2004; e o Reino Unido, com o atentado aos transportes públicos em Londres, a 7 de Julho de 2005.

Portugal, enquanto membro da União Europeia, não se encontra isolado do mundo e por isso nada faz crer que passará ileso a atentados terroristas. A projecção mundial que

²⁹ Vide Preâmbulo da Decisão-Quadro do Conselho de 13 de Junho de 2002, relativa à luta contra o terrorismo.

³⁰ Denominado Força de Unidade Popular (1980-1987), este braço armado fazia parte da organização política de extrema-esquerda, Forças Populares 25 de Abril, lutava contra aquilo que dizia serem desvios ideológicos e programáticos em relação ao espírito da Revolução do 25 de Abril. Praticaram algumas acções terroristas de intimidação e afirmação do movimento, entre os quais se destaca o atentado à bomba contra o Banco do Brasil e o assassinato do Director-Geral dos Serviços Prisionais. O julgamento dos crimes cometidos não foi concluído, por prescrição do processo judicial. Este movimento teve como seu principal rosto Otelio Saraiva de Carvalho, um dos “Heróis de Abril”. O julgamento dos crimes cometidos não foi concluído, por prescrição do processo judicial.

tem vindo a adquirir, ao colocar cidadãos nacionais³¹ em distintos cargos políticos mundiais, pode tornar Portugal num alvo apetecível, devendo por isso manter sempre elevados padrões de segurança e não demonstrar qualquer tipo de fragilidade ou “brechas”, susceptíveis de facilitar a perpetração de atentados terroristas.

Outra questão que não pode ser esquecida e que também poderá colocar Portugal na rota de potenciais atentados terroristas é o facto das Forças Armadas Portuguesas e das Forças e Serviços de Segurança representarem o Estado Português em missões internacionais, em palcos muitas vezes bastiões de organizações terroristas.

Numa perspectiva histórica e de demonstração da não imunidade de Portugal face ao terrorismo internacional, recorde-se o homicídio de *Issam Sartwi*, fundador da Organização para a Libertação da Palestina e membro do seu Conselho de Guerra³², em 1983 e o ataque à Embaixada da Turquia no mesmo ano.

A detenção de um indivíduo indiano de nome *Abu Salen*, em Setembro de 2002 na cidade de Lisboa e posterior extradição por ter sido condenado pelo uso de documentos falsos e estar indiciado pelas autoridades indianas no envolvimento de atentados terroristas³³, poderá ser um alerta de que Portugal esteja na mira de organizações terroristas. Também na cidade do Porto foi detido *Samir Boussaha*, de nacionalidade argelina com 35 anos de idade, em Novembro de 2007, por suspeita de ligações a acções terroristas, nomeadamente recrutamento de muçulmanos para campos de treino³⁴.

Mais recentemente, Portugal foi confrontado com a instalação de uma plataforma da organização terrorista ETA (*Euskadi Ta Askatasuna*), do País Basco, com o intuito de provocar atentados terroristas em Espanha. Segundo o Serviço de Informações e Segurança (SIS)³⁵, a ameaça do terrorismo internacional para Portugal poderá não recair única e exclusivamente no desenvolvimento de um atentado terrorista em território nacional, mas também, no planeamento de atentados a partir de território nacional (a título de exemplo, a

³¹ Relembre-se aqui, o Dr. José Durão Barroso, Presidente da Comissão Europeia, Dr. Jorge Sampaio, Alto Representante da ONU para a Aliança das Civilizações e Enviado Especial do Secretário-geral da ONU para a Luta contra a Tuberculose ou o Dr. António Guterres, Alto-Comissário das Nações Unidas para os Refugiados, entre outros,

³² <http://www.sis.pt/pt/historia/issam.php> (Consultado em 02 de Janeiro de 2010)

³³ www.sis.pt (Recuperado em 15 de Julho de 2009). Vide Acórdão do Processo 3880/2003-3, de 04/02/2004, do Tribunal da Relação de Lisboa.

³⁴ Esta operação teve origem no Reino Unido e estendeu-se a França e Portugal, sendo que *Samir* foi indiciado por recrutar muçulmanos para campos de treino no Afeganistão e no Iraque. (Jornal Correio da Manhã do dia 7 de Novembro de 2007)

³⁵ O SIS é o único organismo público incumbido da produção de informações de segurança, destinadas a garantir a segurança interna e necessárias para prevenir a sabotagem, o terrorismo, a espionagem e a prática de actos que, pela sua natureza, possam alterar ou destruir o Estado de direito constitucionalmente estabelecido.

criação de plataformas de apoio logístico ou recrutamento de simpatizantes de causas terroristas). Ainda segundo o SIS, a ameaça latente à segurança individual dos cidadãos, à segurança pública, à segurança interna e à segurança nacional, promovida pelas organizações terroristas, exige ao Estado a adopção de medidas eficazes e adequadas de prevenção, de protecção e de neutralização da ameaça em caso de atentado terrorista³⁶.

2.4.2. AMEAÇA PARA A AVIAÇÃO CIVIL PORTUGUESA

A história tem comprovado que a aviação civil tem sido um alvo apetecível para a prática de actos de interferência ilícita praticados, em muitos dos casos por grupos extremistas. Quatro decénios antes do atentado ao *World Trade Center*, a 10 de Novembro de 1961, Portugal foi palco do primeiro desvio de aeronaves em território nacional, numa época em que proliferava o Terrorismo Revolucionário. Levado a cabo por 5 indivíduos liderados por Hermínio da Palma Inácio³⁷, numa acção política à qual deu o nome de “Operação Vagô”, desviou uma aeronave, o *Super-Constellation* da TAP Mouzinho de Albuquerque, que tinha descolado do Aeroporto de Casablanca em Marrocos em direcção a Lisboa.

A 22 de Outubro de 1978, num voo do Funchal para Lisboa, um pirata aéreo sequestrou uma aeronave e exigiu o seu desvio para Marrocos. Passados dois anos, a 6 de Maio de 1980, durante um voo que partiu de Faro com destino a Lisboa, um sequestrador de 16 anos, entrou no cockpit, sequestrou a aeronave e obrigou o piloto a voar para Madrid, onde posteriormente se viria a render.

Os passageiros desordeiros³⁸ são um outro fenómeno que fragiliza a segurança da aviação civil e dos seus utilizadores. A título de exemplo, a 07 de Fevereiro de 2010, o comandante de um voo da TAP entre o Rio de Janeiro e Lisboa, sentiu-se forçado a aterrar em São Salvador da Baía, face à atitude agressiva de um dos seus passageiros, o qual estava a causar distúrbios a bordo da aeronave. Ainda segundo a mesma fonte, esta

³⁶ www.sis.pt (Recuperado em 3 de Agosto de 2009)

³⁷ Hermínio da Palma Inácio, nascido a 29 de Janeiro de 1922, em Ferragudo, Lagoa, faleceu em Lisboa a 14 de Julho de 2009. Foi sargento da Força Aérea e um dos revolucionários portugueses mais conhecidos contra o Estado Novo. Nesta acção, juntamente com outros 5 guerrilheiros inimigos do regime, invadiu o cockpit, apontou o revólver à cabeça do Comandante Marcelino e ordenou-lhe que simulasse a aterragem no Aeroporto da Portela voltando no entanto para trás e fazendo um voo rasante sobre Lisboa, Barreiro, Setúbal, Beja e Faro, para lançar 100 mil panfletos com apelos à revolta popular contra a ditadura.

³⁸ Segundo o Anexo 17 à Convenção de Chicago, passageiro desordeiro é qualquer passageiro que não respeite as regras de conduta num aeroporto ou a bordo de uma aeronave, ou que não siga as instruções do pessoal do aeroporto ou de um membro da tripulação e desse modo perturbe a boa ordem e disciplina num aeroporto ou a bordo de uma aeronave.

situação provocou um atraso de 10 horas, obrigando os passageiros a serem recolhidos num hotel³⁹.

2.5. SEGURANÇA E LIBERDADE

Uma das missões que está incumbida ao Estado é a garantia da ordem, da segurança e da tranquilidade públicas através da segurança interna, com vista à protecção da vida e da integridade das pessoas, da paz pública e da ordem democrática contra todas as formas de terrorismo, criminalidade violenta e organizada, sempre pautado pelas normas consagradas no ordenamento jurídico nacional, em especial as contempladas na Constituição da República Portuguesa⁴⁰. Conforme Batista Machado, o próprio princípio do Estado de Direito “não exige apenas a garantia da defesa de direitos e liberdades contra o Estado, exige também a defesa dos mesmos contra quaisquer poderes sociais de facto. Assim, poderá afirmar-se que o Estado de Direito se demite da sua função quando se abstém de recorrer aos meios preventivos e repressivos que se mostrem indispensáveis à tutela da segurança, dos direitos e liberdades dos cidadãos” (Dias & Andrade, 1997, p.439).

De facto, “...a memória do holocausto dos meados do século e as experiências dos holocaustos actuais actualizaram a consciência de uma constelação de valores que transcendendo os bens jurídicos tradicionais, se perfilam como valores da comunidade internacional e reclamam formas particularmente enérgicas da tutela (v.g. os crimes contra a humanidade, o terrorismo, etc.)” (Dias, 1997, p.436). O Estado, enquanto prossecutor da segurança⁴¹ como sua tarefa e garante desse direito fundamental do cidadão, deve recorrer às Forças de Segurança para o cumprimento desta missão, conforme o nº 1 do art. 272º da CRP⁴², pois “a polícia constitui o símbolo mais visível do sistema formal de controlo, o mais presente no quotidiano dos cidadãos e, por via de regra, o *first-line enforcer* da lei criminal.” (Dias, 1997, p. 443).

³⁹ “Passageiro agressivo leva voo da TAP a desviar-se” in Correio da Manhã, Consultado a 07 de Fevereiro de 2010 em: <http://www.cmjornal.xl.pt/Noticia.aspx?channelid=00000010-0000-0000-0000-000000000010&contentid=82182837-77F2-4452-AB21-15CCFF26C91C&h=2>

⁴⁰ Cfr. art.19º da Lei nº 53/2008 publicada no Diário da República, 1ª Série, nº 167, de 29 de Agosto, que Aprova a Lei de Segurança Interna. Esta norma entre outros temas vem criar a figura do Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna, que assume competências de comando operacional das Forças e Serviços de Segurança, e inclusive do Sistema Integrado de Operações de Protecção e Socorro em situações excepcionais, como é o caso de ataques terroristas.

⁴¹ Cfr. alínea b), do nº 1 do art. 9º da CRP.

⁴² Sobre este assunto consultar Valente, Manuel Monteiro Guedes, Teoria Geral do Direito Policial, Tomo I, Almedina, 2005, Coimbra, Cap. II, Da segurança como tarefa fundamental do Estado de Direito Democrático.

Na sua política criminal para o biênio de 2009-201, o Estado consagrou, enquanto objectivos específicos, entre outros, a prevenção, a repressão e a redução dos actos de terrorismo e de organizações terroristas⁴³. Determinou ainda como prioridade a prevenção e investigação de crimes que, envolvam o rapto e a tomada de reféns⁴⁴, crimes intimamente interligados com o sequestro de aeronaves, fruto de atentados terroristas, que não deixam também de estar consagrados *lato senso* nas alíneas f) dos artigos 3º e 4º respectivamente, da Lei Quadro da Política Criminal, pelo que deverão ser alvo de uma atenção reforçada⁴⁵.

⁴³ Cfr. alínea a) do art. 2º da Lei 38/2009, publicada no Diário da República, 1ª série, nº 138 em 20 de Julho de 2009.

⁴⁴ Cfr. alínea a) dos art. 3º e art. 4º, respectivamente, da supracitada Lei.

⁴⁵ Cfr. alínea b) do art. 6º daquele diploma.

3. DOS *AIR MARSHALS*

Nos EUA, os *Air Marshals*, são elementos pertencentes a um organismo federal de aplicação da Lei, denominado de *Federal Air Marshal Service*, os quais dão um contributo no sentido de garantir e fazer sentir a tranquilidade dos passageiros que viajam em voos das suas operadoras. O incremento da sua utilização em voos norte-americanos é resultado dos acontecimentos de 11 de Setembro de 2001, e os tornou numa das principais medidas de segurança preventivas no combate ao terrorismo.

Os *Air Marshals* actuam por norma em grupos de dois⁴⁶, armados e dissimulados entre os passageiros a bordo das aeronaves, tendo como objectivo impedir atentados terroristas ou de outra natureza, que coloquem em causa a segurança do voo, abstendo-se de intervir em situações não violentas, as quais possam ser resolvidas pela tripulação (Verhovek, 2001), adoptando um comportamento normal, mas sempre atentos a movimentos e atitudes suspeitas. Em caso de necessidade entram de imediato em acção para apaziguar eventuais passageiros desordeiros⁴⁷. Este novo conceito de segurança foi adoptado em diversos países espalhados por todo o mundo e a sua existência, além de atenuar o medo de alguns passageiros em viajar, contribui efectivamente para tornar as viagens de avião mais seguras (Beyer, 2003).

3.1. ORIGEM

O Programa de *Sky Marshal*, teve início em 1963, após o Presidente *John F. Kennedy* ter ordenado a colocação de elementos policiais⁴⁸ para garantir a segurança a determinados voos (Price, 2009), já que, devido à existência de poucas medidas de segurança e à proibição das rotas dos EUA para Cuba e vice-versa⁴⁹, os cubanos começaram a sequestrar aeronaves e a obrigá-las a viajar para os EUA, o que despoletou

⁴⁶ Um dos *Air Marshals* fica posicionado próximo do cockpit, em primeira classe, e o outro na parte traseira da aeronave.

⁴⁷ Num voo da *Northwest Airline* oriundo de *Pittsburgh* para *Minneapolis*, a tripulação de voo deparou-se com uma passageira que estava a irritar os restantes passageiros com gritos e comentários ofensivos e foi obrigada, pela tripulação a sentar-se noutro lugar situado na traseira do avião. De seguida ela começou a impedir os passageiros de se deslocar à casa-de-banho, o que obrigou à intervenção do *Air Marshal* que após a acalmar, se sentou ao lado dela, motivo pelo qual ela o tentou agredir e manietar, tendo sido de imediato controlada e algemada. Ao aterrar, a mulher foi detida e acusada de agressão a uma agente da autoridade do Estado e por perturbar a tripulação do voo.

⁴⁸ Iniciou com 6 elementos voluntários de uma Divisão da *Federal Aviation Administration* (agência do Departamento de Transportes dos Estados Unidos, que fiscaliza todos os aspectos da aviação civil), que receberam uma formação de tiro no *Texas*, para actuarem como *Sky Marshals*, designando-se de *E.U. Alford Security Officers*.

⁴⁹ Este embargo de viagens deveu-se à revolução que tinha ocorrido naquele país, seguido do controlo rigoroso que o Governo de Cuba tinha imposto nas viagens para fora do território nacional.

uma erupção⁵⁰ de *hijackings* e fez com que as companhias aéreas exigissem ao Governo um plano de acção para travar a crescente ameaça à segurança dos passageiros, pois tornava-se demasiadamente fácil tomar o controlo de uma aeronave⁵¹ (Souter, 2006). Após estas exigências e durante o mandato de *Richard Nixon*, o qual anunciou a 11 de Setembro de 1970 a criação de um Programa para por fim aos sequestros, foi assinado em Outubro de 1970 o acordo entre o *Department of the Treasury* e o *Department of the Transportation*, que atribuída ao *U.S. Customs Service* a responsabilidade de implementar medidas de segurança para fazer face a este tipo de ameaça⁵². Surgiu assim o Programa *Sky Marshal*, com 1784 homens e mulheres, que completaram um intenso e rigoroso curso na Academia do Exército dos E.U. em *Fort Belvoir*, Virgínia (Saba, 2004).

Estes elementos tinham como missão viajar a bordo de aeronaves comerciais americanas dissimulados entre os passageiros e anular qualquer tentativa de sequestro nas rotas de e para Cuba. Ao actuarem, ocultos entre os restantes passageiros, no interior de uma aeronave, os *Sky Marshals* são mais eficazes por fazer uso do factor surpresa contra esses ataques direccionados, ao contrário de outras medidas de detecção visíveis, como os agentes uniformizados (Schneier, 2003). Ainda que nem todas as aeronaves viajassem com *Sky Marshals* a bordo, o Governo dos EUA esperava que a simples possibilidade de eles estarem presentes, bem como esse desconhecimento por parte dos sequestradores, fosse suficiente para impedir a tentativa do sequestro da aeronave, constituindo dessa forma uma medida de cariz persuasivo.

O resultado do incremento deste tipo de medidas de segurança contra a prática de actos de interferência ilícita foi o esperado, tendo o número de sequestros e/ou suas tentativas decrescido abruptamente, o que levou o Presidente *Richard Nixon*, em 1971, a diminuir o programa em 66%, tendo mesmo cessado em Junho de 1974, quando se considerou que seria suficiente a colocação de equipamentos de rastreio Raio-x nos aeroportos⁵³ (Beyer, 2003).

O Programa de *Federal Air Marshal*, criado após o sequestro de uma aeronave do voo 847 da TWA, em Junho de 1985, não deve ser confundido com o Programa de *Sky*

⁵⁰ Só entre 1958 e 1969 houve 177 tentativas de sequestro de aviões nos EUA.

⁵¹ A ausência de detectores de metal e Raio-x no momento em que os passageiros faziam o check-in, permitia a introdução no interior da aeronave de facas ou pistolas.

⁵² Foi também aprovada uma nova lei que previa a pena de morte para o hijacker ou um mínimo de vinte anos de prisão para quem cometesse esse crime.

⁵³ Em 1973, todos os aeroportos já utilizavam detectores de metais para rastrear os passageiros e todas as suas bagagens, antes de entrarem no avião.

Marshals inicial, dada a especialidade e consequente qualidade a que foi submetido. Aquele sequestro foi perpetrado por dois indivíduos *xiitas* de origem libanesa, pertencentes ao grupo extremista *Hezbollah*⁵⁴, os quais, armados com granadas, machados e pistolas sequestraram um *Boeing 727*, que voava entre Atenas-Grécia e destino a Roma-Itália, desviando-o para Beirute-Líbano onde se reuniram com mais sequestradores. Durante quinze dias de confrontos, em que os sequestradores exigiam a libertação dos 766 prisioneiros *xiitas* detidos por Israel, foi assassinado *Robert Stethem*, um mergulhador da marinha Norte-Americana que seguia a bordo do avião e o seu corpo foi atirado para a pista. Esta morte surgia como um exemplo do risco que corriam os restantes passageiros caso as exigências dos terroristas não fossem satisfeitas, pelo que a 30 de Junho, Israel concordou em libertar alguns prisioneiros.

Quatro dias depois do sequestro, a dia 18 de Junho, em resposta a este trágico acontecimento, *Ronald Reagan* garantiu que o seu Governo não iria ceder a quaisquer outros intentos de grupos terroristas. Os sequestradores conseguiram escapar à detenção, o que deu margem para acreditar que este acto de violência ficaria impune. Em simultâneo, e devido ao crescimento do surto de terrorismo no Médio Oriente, o Presidente dos EUA determinou aos Secretários de Estado e dos Transportes a exploração e expansão do Programa *Federal Air Marshal*, ao colocar *Air Marshals* a bordo dos voos internacionais que sobrevoassem o espaço aéreo dos EUA.

A 8 de Agosto de 1985, o Congresso promulgou a *Public Law 99-83* que tinha como preocupação a Segurança Internacional e a Cooperação para o desenvolvimento legislativo, que levou à criação explícita do Programa *Federal Air Marshal* (FAM) (Mulligan, 2002). Face à resistência demonstrada por alguns países, pelo facto de serem transportadas armas a bordo, nem todos os voos internacionais tinham uma “cobertura” regular, facto que apenas foi ultrapassado com acordos bilaterais. Dos quatrocentos *Air Marshals* existentes em 1987, somente trinta e três (e unicamente em voos internacionais) subsistiam à data dos acontecimentos que abalaram os EUA a 11 de Setembro de 2001.

A gravidade e o “sucesso” trágico destas conspirações terroristas, combinados com o medo de outro ataque semelhante, levaram a que o Governo dos EUA adoptassem mecanismos que garantissem a segurança aérea, incluindo o uso de armas letais. Em

⁵⁴ É uma organização política e paramilitar islâmica *xiita*, com sede no Líbano, e origem em 1982, que além de garantir serviços mínimos como escolas, hospitais e outros serviços sociais, aos milhares de *xiitas*, lutam contra os que consideram serem os inimigos do Médio Oriente, nomeadamente França, Israel e EUA, que a consideram como uma organização terrorista.

resultado disso, ficou, uma vez mais, demonstrada a necessidade da presença de elementos policiais a bordo das aeronaves, tanto em companhias americanas como estrangeiras que efectuassem voos domésticos nos EUA. Em Novembro de 2001, o Presidente *George W. Bush* ordenou a rápida expansão do Programa de *Federal Air Marshal*, impulsionando o financiamento da FAA. À semelhança do que havia ocorrido após o sequestro do voo 847, desde 1985 que o Programa FAM tem proporcionado equipas armadas e treinadas para missões de anti-terrorismo (Mulligan, 2002).

O método usado pelos terroristas da *Al-Qaeda*, para controlo de aeronaves e para a prática de actos ilícitos, foi motivo suficiente para o Congresso decidir favoravelmente sobre a expansão do Programa FAM, legitimado pelo Povo. Autorizada a admissão, foram recebidas mais de 200.000 candidaturas, e após rigorosos exames, foi ministrada formação e certificação a vários milhares de candidatos, maioritariamente provenientes de forças policiais federais, estaduais, locais e mesmo militares. O Congresso recomendou para os FAM uma formação variada e apropriada, mesmo ao nível da consciencialização psicológica e política, supervisão e equipamento (Wallis, 2003).

3.2. ACTUALIDADE

Desde 2005, o Programa FAM, considerado essencial para garantir a segurança a bordo de aeronaves, ao prevenir *hijackings* e frustrar ataques terroristas nos aviões civis dos Estados Unidos, está dependente de duas organizações governamentais: a FAA e a *Transportation Security Administration* (TSA)⁵⁵. A TSA contrata os *Air Marshals* e a FAA faz a sua gestão, escalando-os para os voos considerados de alto-risco⁵⁶.

Embora a sua principal missão seja a de proteger os passageiros e os membros da tripulação, os FAM têm um papel cada vez mais preponderante na segurança interna. O Programa FAM desenvolveu a *Surveillance Detection System* (SDS) como forma de partilha de informações com todos os outros organismos de aplicação da lei. Em todos os voos, os FAM elaboram um relatório de voo com todos os incidentes que ocorrem e as acções suspeitas que observam no aeroporto ou no interior das aeronaves. Estes dados são

⁵⁵ A TSA é um organismo que pertence ao *Department Homeland Security*, que foi constituído alguns meses após o ataque aos EUA em 11 de Setembro de 2001, com a contratação de cerca de 28000 funcionários. Actualmente é responsável pela segurança de todos os sistemas de transportes da Nação, desde o rodoviário, ferroviário, náutico e ainda aéreo, possuindo cerca de 50000 funcionários.

⁵⁶ Um dos pressupostos para os voos serem considerados de alto-risco é a presença do Presidente dos EUA em países sobrevoados pelas rotas dos EUA.

posteriormente inseridos numa base de dados, para serem analisados e criados determinados padrões condicentes com perfis de terroristas.

O *Federal Air Marshal Service* (FAMS) tem vinte e um gabinetes estrategicamente colocados nas proximidades dos aeroportos dos EUA. No que diz respeito ao Contraterrorismo, faz actualmente parte de diversas organizações como o *National Counterterrorism Center*⁵⁷, o *National Targeting Center*⁵⁸ e o *FBI's Joint Terrorism Task Forces*⁵⁹. Além disso, em épocas de maior alerta, durante eventos e outras missões nacionais, podem integrar outras unidades policiais de segurança interna. Desde Julho de 2004 a TSA tem fornecido, esporadicamente, elementos para fazer segurança a outros transportes, nomeadamente comboios, em que as condições se assemelham à estrutura de uma aeronave, quer em termos de espaço confinado, quer em elevado número de passageiros no seu interior.

A 29 de Julho de 2003 o Vice-Presidente da FAMS, *Robert MacLean*, informou que estava em preparação a remoção de *Air Marshals* nos voos de longo curso como forma de evitar os custos com a estadia nos hotéis, o que deu origem a uma polémica no Congresso, por contrariar a alínea b) do artigo 105º da *Public Law 107-71*(*Aviation and Transportation Security Act*) de 19/11/01⁶⁰, que considera os voos de longa distância uma prioridade para a manutenção deste tipo de segurança a bordo, tendo essa proposta sido recusada. Após esta comunicação ter sido tornada pública, a TSA foi confrontada com informações de que algumas organizações terroristas se preparavam para traficar armas a bordo das aeronaves, com a intenção também de sequestrar os aviões. Pela divulgação de informações sensíveis de segurança (SSI)⁶¹, *Robert MacLean* acabou por ser demitido.

⁵⁷ O *National Counterterrorism Center* (NCTC) foi criado pela *Presidential Executive Order* 13354 em Agosto de 2004, e codificada pela *Intelligence Reform and Terrorism Prevention Act* em 2004 (IRTPA). Foi criado para quebrar com os métodos das antigas organizações governamentais, tornando o centro num conjunto de planeamento operacional e de inteligência.

⁵⁸ O *National Targeting Center* (NTC) foi criado em 21 de Outubro de 2001, em resposta aos ataques terroristas de 9/11. Tornou-se no melhor gabinete anti-terrorista do *Department Homeland Security*. Filtram as informações até aos mais minúsculos elementos de prova, na procura de potenciais terroristas ou ameaças terroristas.

⁵⁹ O *FBI's Joint Terrorism Task Forces*, ou JTTFs é a primeira linha de intervenção em matéria de terrorismo, são pequenas células altamente treinadas, compostas por especialistas e peritos de dezenas de agências de inteligência e de aplicação da lei dos EUA. Existem cerca de 56 células no país e em todas elas estão integrados *Air Marshals*.

⁶⁰ *LONG DISTANCE FLIGHTS* – In making the determination under subsection (a)(2), nonstop, long distance flights, such as those targeted on September 11, 2001, should be a priority.”

⁶¹ *Sensitive Security Information*, é um rótulo colocado a toda a informação que de alguma forma possa comprometer a segurança da aviação.

Após a tentativa de atentado terrorista perpetrado no dia 25 de Dezembro de 2009, por *Abdul Farouk Abdulmutallab*, o Presidente *Obama* determinou o aumento do efectivo de *Air Marshals* a bordo das aeronaves⁶².

3.2.1. MISSÃO

A principal missão dos FAM é proteger as pessoas que viajam, isto é, quer os passageiros quer os tripulantes nos voos dos EUA, sejam eles domésticos ou internacionais, e dessa forma assegurar a conformidade das directrizes emanadas pela FAA. Os FAM a bordo da aeronave apenas actuam a pedido do Comandante da Aeronave ou se estiver na eminência qualquer acto cometido por um passageiro que coloque em perigo outros passageiros, tripulação ou a aeronave (Mulligan, 2002).

De entre os funcionários aplicadores da lei, os FAM são os mais bem treinados e especializados a fim de fazer face a situações de risco elevado, o que lhes permite a tomada de decisão mais acertada, numa estreita e permanente coordenação com o Comandante da Aeronave. Na prossecução das suas funções, de carácter permanente e obrigatório, os FAM podem ser obrigados a viajar muitas horas e ao longo de diversas semanas, tanto em voos domésticos, no interior dos EUA, como em voos internacionais, podendo nunca ter de intervir durante toda a sua carreira, como necessitar de agir logo no primeiro dia de serviço (Wallis, 2003). Os *Air Marshals* passam por vezes muitas horas nos aeroportos devido ao clima de insegurança e instabilidade vivida em alguns países para onde viajam, seja por motivos políticos e económicos ou devido aos perigos para a sua saúde, em virtude do saneamento deficitário e da ausência de água potável (Souter, 2006).

Analogamente a outros domínios da segurança da aviação civil, a informação tornada pública sobre o Programa *Federal Air Marshal* é muito restrita. A FAA não revela, por exemplo, o número ou a identidade dos *Air Marshal*, os detalhes da sua formação, o orçamento que está implicado e muito menos as rotas que irão estar asseguradas por este corpo especializado. À semelhança disso, também os próprios *Air Marshals* sabem com pouca antecedência quais os voos⁶³ que vão assegurar.

⁶² Sources: *feds scrambling to find additional air marshals*, Consultado a 15 de Abril de 2010 em CNNPolitics: <http://www.cnn.com/2010/POLITICS/01/07/air.marshal.expansion/index.html>

⁶³ Existem mais de 30.000 voos por dia nos EUA, se todos os voos fossem assegurados por *Air Marshals*, implicaria a existência de 120.000 elementos.

3.2.2. REQUISITOS PARA INGRESSO

Os candidatos a *Federal Air Marshals* têm de cumprir muitas exigências, desde logo a necessidade de ser um cidadão americano, possuir no mínimo três anos de experiência numa função operacional (como Elemento Policial ou Militar), ter idade inferior a 40 anos e completar com aproveitamento um curso da especialidade. Em virtude do papel cada vez mais activo das mulheres nas Forças de Segurança, alguns especialistas referem que o ideal é utilizar equipas mistas de *Air Marshals*, constituídas por dois homens e uma mulher em cada aeronave (Beyer, 2003). O site da FAA⁶⁴, que está constantemente a recrutar *Air Marshals*, disponibiliza informações sobre as funções a que se candidatam, a remuneração⁶⁵, os requisitos necessários e todos os dados essenciais para a candidatura.

O Programa FAM como foi constatado anteriormente, prevê equipas de especialistas armados, responsáveis pela segurança na aviação civil, essencialmente para prevenir sequestro de aeronaves ao fazer uso da força estritamente necessária, que poderá ser letal se isso se revelar necessário. Por esse motivo, os elementos que constituem este corpo especial são submetidos a rigorosos exames de aptidão psicológica próximos da realidade, para serem testados quanto à eficiência das suas intervenções. Todos eles devem também cumprir exigentes requisitos de aptidão física e elevados padrões de sucesso na utilização das suas armas.

Os FAM deverão ter disponibilidade para realizar viagens com bastante frequência, pelo que, devem ser independentes quanto a outros compromissos. É sua obrigação manter sempre uma forma física de elevado nível a fim de garantir a eficiência das suas acções, bem como possuir capacidades de liderança, de comunicação e motivacionais, sobretudo em momentos de stress. Carecem ainda de ser resistentes à privação do sono, medicamentos ou álcool, pois as tripulações serão as primeiras a denunciar eventuais comportamentos desviantes que detectarem e que podem conduzir à demissão daquele elemento.

⁶⁴ <http://jobs.faa.gov> (Consultado em 10/06/09)

⁶⁵ Um *Air Marshal* pode auferir um vencimento entre de 35.100 dólares e 83.900 dólares, anuais, dependendo da sua experiência, habilitações e responsabilidade.

3.2.3. FORMAÇÃO

A formação dos FAM é assegurada pelo *Office of Training and Development* (OTD)⁶⁶, que além disso tem a responsabilidade da orientação e da assistência técnica para conceber, desenvolver e executar programas baseados em tecnologia de informação, mantendo a estrutura da Instituição actualizada relativamente aos protocolos de segurança existentes. Fornece ainda peritos para dar formação e garantir a segurança no que diz respeito a aspectos químicos, biológicos, nucleares e explosivos ao DHS, TSA e FAMS.

A especificidade e exigência da missão desempenhada por estes homens que têm o dever de impedir o desvio de aeronaves, requer uma formação rigorosa que se desenvolve em duas fases de treino, no *Federal Law Enforcement Training Center*, em *Artesia* - Novo México e no *William J. Hughes Technical Center* em *Atlantic City*⁶⁷, *New Jersey*:

- **1ª Fase:** Sete semanas de formação em diversas áreas, com predominância ao nível do Direito, mas também noutros domínios como o treino de tiro, instrução física, táticas defensivas específicas para intervir em aeronaves, assistência em situações de emergência médica, entre outras.
- **2ª Fase:** Também com a duração de sete semanas, nesta formação os candidatos terão contacto com os tipos de transportes que os esperam e onde terão que aplicar todos os conhecimentos que adquiriram. Aqui, é dada extrema importância à observação e reconhecimento do comportamento criminoso dos terroristas, bem como à boa pontaria dos candidatos, condicionada pelas limitações que terão de enfrentar no interior da aeronave, relativamente ao espaço e pessoas presentes.

O *Air Marshal* deve ser capaz de pensar e reagir rapidamente, e isso não significa que lhe basta ser rápido na utilização da arma para abater um sequestrador. Desta forma é-lhe também ministrada formação teórica, nomeadamente nas áreas de Direito, Investigação Criminal, Observação e Detecção de Suspeitos, bem como de Negociação, a fim de fazer uma correcta análise da situação que está a decorrer, saber o que pode esperar do sequestro e tentar antecipar-se, lidando da melhor forma com o acontecimento. Estes elementos

⁶⁶ A direcção do OTD é constituída pelos seguintes departamentos: Divisão de Gestão da Formação, Centro de Treinos para *Federal Air Marshal* (*New Jersey* e Novo México), Divisão de Infra-estrutura de Apoio e Desenvolvimento e Divisão de Explosivos.

⁶⁷ Estas instalações são amplas e possuem três carreiras de tiro com alvos móveis para fazer diversos tipos de treinos de tiro, nomeadamente a 360°, tiro real e tiro em ambientes fechados com a configuração de aeronaves, possuindo alvos electrónicos. Além disso possui também uma torre de controlo de tráfego aéreo inactiva, com cinco andares, uma aeronave estreita B-727 e um L-1011 de maiores dimensões, mas ambos inactivos, uma moderna sala de aula, um ginásio, e um centro de operações capaz de estabelecer comunicações seguras para todo o mundo (Mulligan, 2002).

devem também ter conhecimentos dos cenários políticos internacionais, principalmente dos países para onde vão viajar, a fim de ampliar o seu conhecimento e melhorar a sua forma de actuação, pois a sua primeira acção poderá não passar obrigatoriamente por uma intervenção musculada, mas por uma negociação com o sequestrador antes de usar a força (Wallis, 2003). No entanto, caso isso se mostre necessário, devem colocar rapidamente em prática todas as competências que adquiriram durante o Curso, principalmente as ministradas nas carreiras de tiro.

Como formação complementar, os candidatos a FAM aprendem a usar não só as comunicações, mas também a controlar a aeronave para, no caso de acontecer algo aos pilotos tentarem aterrar o avião. Para além de saber identificar um engenho explosivo, estes devem possuir os conhecimentos necessários para o desactivar, e a não ser possível, deverão saber qual o local da aeronave⁶⁸ para onde devem deslocar o engenho, para que, se este detonar, provoque os menores danos possíveis.

Os candidatos estão constantemente a ser colocados à prova, mesmo durante os momentos de desconstracção, ao serem confrontados com situações semelhantes às dos sequestros, obrigando-os a reagir perante diversos tipos de ameaças, principalmente fazendo uso das FAMS *Close Quarters Tactics*⁶⁹ (CQT) ao imobilizar os “sequestradores” no menor espaço de tempo (Mulligan, 2002). Após terminar a sua formação, os *Air Marshals* estão prontos para iniciar as suas missões.

3.2.4. FORMAÇÃO DE TIRO

Quando se faz referência à utilização de FAM, uma das preocupações que surge é a possibilidade do recurso à arma de fogo no interior da aeronave e as consequências que daí poderão advir. A estes elementos está distribuída a pistola SIG-SAUER P229R⁷⁰, dotada com munições .357 SIG⁷¹ em alumínio, de ponta oca⁷² (Mulligan, 2002). São treinados

⁶⁸ O §11.2 do Anexo 17, da Convenção de Chicago, prevê que *aviões de massa máxima à descolagem superior a 45500 Kg, ou com capacidade superior a 60 passageiros, projectados a partir de 12 de Março de 2000, possuam a provisão de uma localização de menor risco para bombas, de modo a minimizar as consequências, para a aeronave e os seus ocupantes, caso seja detonada.*

⁶⁹ O CQB é um conjunto de táticas militares, caracterizadas pela agressividade e aplicação precisa da força letal, empregues quando a proximidade com o alvo é muito reduzida, e em local fechado. Consultado em 16 de Fevereiro de 2010 em <http://tropaselite.t35.com/israel-sayeret-matkal.htm>

⁷⁰ A *Sig Sauer*, recentemente assinou um contrato com a TSA, com o intuito de fornecer aos FAM, a *Sig Sauer P250 Compact Pistol*. (Yerman, 2009)

⁷¹ É um projectil que possui elevada energia, o que lhe permite ter um elevado poder derrubante, independentemente da zona do alvo que possa atingir.

⁷² Prevê-se a sua substituição por munições frangíveis com projecteis em cerâmica, que são pulverizados quando ocorre o impacto.

para atirar a matar, atingindo preferencialmente a zona do peito e em seguida a cabeça para incapacitar o sistema nervoso e dessa forma evitar uma possível reacção. São sujeitos a avaliações trimestrais de tiro prático.

Durante a formação, os candidatos a *Air Marshal* fazem treinos numa carreira de tiro específica, denominada *shoot-house*, que serve essencialmente para simular sequestros reais. Esta carreira de tiro é um *mock-up*⁷³, que possui alvos móveis controlados por computador e uma área de observação para os formadores estudarem, corrigirem e avaliarem os candidatos. Na simulação de sequestros no interior das aeronaves são utilizadas munições *simunition*⁷⁴, para que os candidatos tenham uma melhor percepção dos disparos efectuados, principalmente quando forem atingidos. Isso dá mais realismo às simulações, pois esses projecties podem tornar-se dolorosos, o que configura um treino mais intenso, mas necessário, dadas as circunstâncias que irão enfrentar na sua vida activa (Beyer, 2003).

Do seu plano de treino, os candidatos executam dois tipos de tiro⁷⁵:

- três disparos em apenas seis segundos; e,
- três disparos, retirar o carregador, introduzir outro e voltar a disparar mais três vezes, tudo num máximo de quinze segundos (Beyer, 2003).

Para além disso, são ainda realizados alguns exercícios em que um formador age como sequestrador, ao sentar-se entre outros formadores que agirão como vulgares passageiros e outros exercícios em que existem vários formadores a actuar como sequestradores. Todos os cenários são repetidos inúmeras vezes. Se inicialmente o estagiário pode cometer erros, como acertar em passageiros ou colocá-los em perigo ao atingir a aeronave, à medida que a formação progride estes erros deverão ser corrigidos, sob pena de implicar a sua exclusão do curso (Beyer, 2003). Os FAM efectuam diversos exercícios de treino, com um mínimo de três horas de tiro semanais, alternando a configuração dos alvos, efectuando disparos com apenas uma mão, sentados ou em movimento.

⁷³ É uma maquete fidedigna do interior das aeronaves, cujo objectivo é proporcionar as situações idênticas às que os futuros *Air Marshals* poderão enfrentar.

⁷⁴ É um tipo de munição de tinta que utiliza pólvora nos cartuchos.

⁷⁵ Treinam sempre o disparo de três tiros sucessivos para que numa situação real não restem dúvidas que o sequestrador é neutralizado com precisão.

3.3. IMPLANTAÇÃO DESTA MEDIDA NOUTROS PAÍSES

Numa procura constante de adopção de medidas mais eficientes para combater o fenómeno do terrorismo e de outros actos que coloquem em perigo o transporte aéreo comercial, também o conceito de agentes de segurança a bordos foi adoptado em diversos países, sendo utilizados diariamente em operadoras aéreas polacas, holandesas, alemãs, espanholas, suíças ou israelitas, entre outras.

A Polónia constituiu uma força denominada *Polish Air Marshal Unit*, a qual foi treinada pelo *Federal Air Marshal Training Center* (FAMTC), nos EUA, em Julho de 2006⁷⁶, permitindo-lhe possuir agentes de segurança a bordo dos voos de alto risco⁷⁷.

3.3.1. SUÍÇA

Nos aeroportos suíços, pode-se constatar a implementação de inúmeras recomendações da ICAO, as quais proporcionam elevados padrões de segurança, onde mesmo os sistemas de rastreio são monitorizados por elementos policiais (Wallis, 2003). Na Suíça, a segurança da aviação está sob a responsabilidade de um serviço pertencente ao *Federal Office of Police* (FEDPOL), denominado *Tiger* e *Fox*, que foi criado em resposta ao sequestro de uma aeronave DC-8 da *Swissair*, na Jordânia, em 1970.

O recrutamento dos elementos que compõem os *Tiger* e *Fox* é realizado pelo FEDPOL a partir dos efectivos do Corpo de Polícia Municipal e Cantonal, da Polícia de Fronteiras, dos Corpos de Segurança Militar e ainda da Polícia Federal. Os *Tiger*, à semelhança dos já anteriormente designados *Air Marshals*, recebem formação para controlar o comportamento dos passageiros a bordo das aeronaves suíças nos voos internacionais e evitar que estes cometam alguma acção que possa colocar em perigo a segurança do voo. Ainda que no cumprimento da sua missão os *Tiger* estejam sob o comando do FEDPOL, durante o voo estão subordinados às ordens do Comandante da aeronave⁷⁸. Os *Fox* actuam essencialmente nos aeroportos, ao controlar o acesso dos passageiros, da sua bagagem de mão e de porão, e a acompanhar os rastreios efectuados por outras autoridades, com o objectivo de prevenir a introdução de artigos proibidos susceptíveis de colocar uma aeronave em perigo.

⁷⁶ *U.S. Funds Polish Air Marshal Training*, Consultado a 02 de Fevereiro de 2010 em Warsaw.Poland : <http://poland.usembassy.gov/poland/marshal.html>

⁷⁷ Numa lógica de estreita colaboração no combate ao Terrorismo, os EUA colaboraram com a Polónia na formação destes operacionais, pois foi financiada pelo Departamento de Estado dos EUA tendo um custo total de 50.000 dólares.

⁷⁸ Cfr. alínea j) do artigo 122º - *Idem*

O FEDPOL é também responsável pela apresentação dos programas de treino e formação/instrução dos cursos de formação, podendo para o efeito servir-se de infra-estruturas policiais, militares e aeroportuárias⁷⁹. As transportadoras aéreas suíças têm o dever de ministrar formação aos *Tiger and Fox*, no âmbito de matérias específicas sobre a aviação em geral e sobre as suas aeronaves em especial.

É da competência do FEDPOL determinar a doutrina operacional e fazer a análise de risco e ameaça dos voos⁸⁰ conjuntamente com o *Federal Office of Civil Aviation* (FOCA). Em caso de necessidade, o FEDPOL notifica as companhias aéreas para reservar lugares nos voos que irão ser abrangidos por esta medida de segurança⁸¹. Relativamente aos custos, a Polícia Federal, em conjunto com as transportadoras aéreas, asseguram o pagamento dos serviços prestados no âmbito da instrução, formação e equipamentos dos agentes de segurança, bem como os custos administrativos associados e as análises de risco e ameaça. Os salários e as ajudas de custo ficam única e exclusivamente a cargo da Polícia⁸².

Sempre que agentes de segurança a bordo de aeronaves de outras nacionalidades, façam uma paragem na Suíça, após consultar o FOCA, o FEDPOL é responsável pela manutenção e armazenamento das armas desses agentes num compartimento especialmente concebido para o efeito, no interior do aeroporto⁸³.

3.3.2. CANADÁ

O Governo do Canadá criou o *Canadian Air Carrier Protection/Protective Program* (CACPP) em 17 de Setembro de 2002, através de um acordo entre a *Canadian Air Transportation Security Authority* (CATSA) e a *Royal Canadian Mounted Police*⁸⁴ (RCMP). Este programa CACPP teve o seu início com Agentes da RCMP, mais especificamente do *Protective Policing*⁸⁵, a quem foi ministrada uma formação específica, passando a designar-se de *In Flight Security Officers* (IFSO) ou *Aircraft Protective*

⁷⁹ Cfr. alínea g) do artigo 122º – *Iden.*

⁸⁰ Cfr. alínea k) do artigo 122º – *Iden.*

⁸¹ Cfr. alínea h) do artigo 122º – *Iden.*

⁸² Cfr. alínea n) do artigo 122º – *Iden.*

⁸³ Cfr. alínea l) do artigo 122º – *Iden.*

⁸⁴ Esta Força de Segurança militarizada, possui à semelhança da PSP, um “Corpo de Segurança Pessoal”, que garante Protecção Policial a embaixadas, consulados, missões diplomáticas, segurança de representantes de Estados estrangeiros que necessitem de protecção pessoal e ainda elementos com formação para garantir a segurança a bordo das aeronaves do Canadá.

⁸⁵ É a congénere do Corpo de Segurança Pessoal da PSP, pois tem também a seu cargo a protecção de Altas Entidades, nacionais e estrangeiras em missão oficial, bem como colaboram na protecção de entidades na organização de grandes eventos.

Officers (APO). Os IFSO começaram por ser colocados nos voos domésticos e nos voos com destino aos EUA. Actualmente estão a expandir-se para outras rotas internacionais, com uma ameaça comprovada e que se justifique, após uma avaliação de risco.

Sempre que existam IFSO a bordo, os pilotos e a restante tripulação de bordo são avisados da sua presença. A sua missão principal é evitar o sequestro das aeronaves, dos passageiros e respectiva tripulação, o que lhes permite recorrer a todas as medidas necessárias para repor a normalidade sempre que ocorra um acto de interferência ilícita. Todos os actos praticados pelos passageiros indisciplinados são da responsabilidade das tripulações, salvo se isso colocar em causa a segurança do voo.

Enquanto que a nível nacional, os IFSO estão enquadrados legalmente, já fora do território nacional, o Governo do Canadá considera que os seus IFSO actuam ao abrigo do nº 2, do artigo 6º da Convenção de Tóquio⁸⁶. Dessa forma, o Canadá considera que não é necessária a prévia autorização do comandante da aeronave para os IFSO intervirem e adoptarem as medidas que julgarem necessárias. O Canadá considera que se for necessário a intervenção dos seus IFSO noutro Estado-Contratante, essa intervenção está salvaguardada pelo artigo 10º da referida Convenção⁸⁷, caso tenham de enfrentar um processo judicial, nesse país.

A utilização de *Air Marshals* é considerada uma importante e eficaz medida de segurança na aviação civil contra o terrorismo internacional, pelo que o Canadá pretende que haja uma uniformidade das orientações internacionais⁸⁸, nomeadamente pela ICAO.

3.3.3. AUSTRÁLIA

Na Austrália, a implementação de *Aviation Security Officers* (ASO), esteve e está sob a alçada da *Australian Federal Police* (AFP) desde Dezembro de 2001. Iniciado a título experimental apenas nos voos domésticos, este Programa estendeu-se em 2003 aos voos internacionais, nomeadamente para Singapura por ter sido o primeiro país com quem

⁸⁶ O Comandante da aeronave pode exigir ou autorizar a ajuda dos restantes membros da tripulação e solicitar ou autorizar, mas não exigir, a ajuda dos passageiros, com o objectivo de adoptar medidas coercivas contra qualquer pessoa sobre a qual tenha direito. “Qualquer membro da tripulação ou passageiro pode tomar igualmente medidas preventivas sem essa autorização, quando tenha fundadas razões para crer que tais medidas são urgentes para a segurança da aeronave, pessoas e bens a bordo da mesma.”(art. 6º, nº 2 da Convenção de Tóquio)

⁸⁷ Nem o Comandante da aeronave, membros da tripulação, passageiros, proprietário ou operador da aeronave serão responsabilizados pelos actos que cometerem, para fazer face a infracções penais ou actos que ponham em perigo a segurança da aeronave, pessoas e bens ou a ordem e disciplina a bordo.

⁸⁸ Um grupo de peritos no âmbito do G8 (Canadá, França, Alemanha, Itália, Japão, Rússia, Reino Unido e os Estados Unidos), está actualmente a analisar a questão da utilização de agentes armados, e está a desenvolver um documento com as melhores práticas, que irá reforçar e promover a cooperação internacional.

foi estabelecido o respectivo acordo bilateral. À semelhança dos restantes países, os ASO surgiram para fazer face a possíveis tentativas de controlo das aeronaves em voo, realizadas por terroristas ou por outros criminosos e como complemento às medidas de segurança que estão em vigor nos aeroportos, sendo mobilizados de acordo com as análises de risco face aos diversos tipos de ameaça.

Durante o curso de formação são ministradas aos ASO técnicas de negociação, táticas defensivas e manuseamento/utilização de armas de fogo. É-lhes também administrada uma formação regular, para garantir que mantêm essas competências com elevados padrões de resposta aos incidentes.

A AFP possui oficiais de ligação em todos os aeroportos australianos, que integram os serviços de informações, de contra-terrorismo e as unidades mistas de investigação.

3.3.4. SINGAPURA

Com a promulgação do *Police Force Act 2004*, Singapura criou uma Unidade denominada *Air Marshal Unit*, composta unicamente por polícias que, após sujeitos a formação intensiva, são utilizados como medida de segurança na prevenção de actos terroristas a bordo das aeronaves das companhias aéreas daquele país, nomeadamente a *Singapore Airlines* e a *Silkair Flights*.

A Polícia pode optar por colocar elementos para desempenharem a função de *Air Marshals* se, após análise, tiver suspeitas que determinado voo comercial apresenta um risco elevado de ameaça, pelo que deve notificar por escrito a transportadora aérea, para que dessa forma sejam reservados os lugares necessários para viajarem os elementos policiais, independentemente da disponibilidade de lugares, sem que daí resulte um custo para o Governo. O não cumprimento do disposto na notificação feita pela Polícia determina a punição pelo crime de desobediência e condenação a uma multa que pode ir até aos \$50.000 dólares⁸⁹ de Singapura⁹⁰.

No interior da aeronave o *Air Marshal* possui os mesmos poderes, direitos e garantias que um elemento policial que se encontre em solo nacional. Na eventualidade de proceder à detenção de alguém que tenha iniciado o voo em Singapura com destino a outro país, quer o detido, quer os objectos ou armas que forem apreendidos, devem ser tratados em conformidade com a Convenção de Tóquio. Se o destino da aeronave for Singapura, o

⁸⁹ Aproximadamente 26 mil euros. (1 SGD = 0,52 EUR em 11/2/2010)

⁹⁰ Cfr. § 62. do *Police Force Act 2004*, de 12 de Outubro.

⁹⁰ Cfr. § 63., *iden*.

indivíduo é detido e todo o material é apreendido conforme o *Criminal Procedure Code* de Singapura, como se estivesse em território nacional.

3.3.5. ISRAEL

O sucesso da segurança aeroportuária em Israel é um exemplo a seguir por muitos dos aeroportos ocidentais. No entanto, um outro importante elemento do sistema de segurança da aviação civil israelita tem lugar a bordo da aeronave (John, 1991). A segurança a bordo de aeronaves de operadoras israelitas é ainda reforçada com a presença de *Air Marshals* devidamente armados e treinados.

Ainda que os *Air Marshals* sejam uma opção polémica nos Estados Unidos (e noutros países ocidentais), o seu real valor já foi demonstrado aquando da tentativa de prática de actos de interferência ilícita contra a aviação civil. Os *Air Marshals* de Israel, ou os *007 Squad* como são conhecidos, trabalham na maioria das vezes em pares, um deles sentado próximo do cockpit da aeronave e outro nos assentos traseiros, por forma a garantir toda a vigilância da cabina de passageiros. Os elementos que integram as suas fileiras são recrutados à *Mat'kal Sayeret*⁹¹, uma força de elite, excelentemente treinada, nomeadamente, na luta corpo-a-corpo e na avaliação comportamental de potenciais terroristas (John, 1991).

3.4. UTILIZAÇÃO DE AIR MARSHALS vs PILOTOS ARMADOS

Muitas são as vozes que se erguem contra a utilização de *Air Marshals*, desde logo as companhias aéreas, pelo facto de terem que prescindir de lugares em primeira classe, face ao custo implícito (Trento, 2007). Por outro lado, os comandantes das aeronaves temem perder a autoridade no interior da aeronave. Após a utilização de aeronaves como armas de destruição maciça, várias e diferentes têm sido as opiniões quanto à utilização de *Air Marshals* a bordo das aeronaves, à utilização de pilotos armados ou mesmo quanto ao abate de uma aeronave por uma força militar (Schneier, 2003).

A colocação de *Air Marshals* a bordo das aeronaves implica um aumento de custos, pelo que surge, por vezes, a alusão aos comandantes das aeronaves serem armados, ao

⁹¹ Em português significa Unidade de Reconhecimento Geral. É conhecida como a "Unidade", e é a mais secreta e especializada das Forças Especiais das FDI - Forças de Defesa de Israel, além de ser considerada uma das melhores unidades do mundo é uma das mais qualificadas em antiterrorismo, equiparando-se, segundo alguns especialistas, ao famoso SAS britânico. É altamente treinada em "*Close Quarter Battle*" (CQB ou Batalha em Área Aproximada).

invés da utilização de *Air Marshals*⁹², uma vez que o comandante da aeronave⁹³ é já “a autoridade máxima a bordo, sendo responsável pela aeronave, tripulação, passageiros, carga e correio”⁹⁴, devendo manter a ordem e disciplina a bordo⁹⁵, através da sua intervenção directa, sempre que necessário. Para esse efeito, pode solicitar todo o apoio necessário às autoridades públicas e aos organismos oficiais⁹⁶. No entanto, essa questão tem sido sucessivamente afastada, face à dificuldade em garantir um treino adequado para a utilização de armas de fogo e/ou elevados padrões de qualidade no que concerne à defesa pessoal e à imobilização do adversário, pelo que, a alternativa mais viável é a colocação de *Air Marshals*. Esta solução exige, no entanto, mais pessoas a bordo das aeronaves, tornando-se numa medida mais dispendiosa, mas mais segura (Schneider, 2003). Nos últimos anos os pilotos acabaram por acolher esta iniciativa, embora com a condição de terem conhecimento prévio dos lugares em que esses agentes da autoridade vão sentados. O Secretário dos Transportes do Reino Unido afirmou que, a colocação de agentes armados a bordo das aeronaves tem sido uma medida prudente e responsável, em consequência das circunstâncias actuais e do estado de alerta permanente⁹⁷.

Quando se fala em armas a bordo das aeronaves, as pessoas imaginam cenários catastróficos com tiroteios no interior das mesmas, passageiros feridos, pilotos mortos ou uma despressurização “explosiva” da aeronave mas, no entanto, estes cenários são improváveis se forem tomadas as devidas precauções⁹⁸. Na realidade, um buraco de uma munição que perfure a fuselagem, e que deixa sair uma pequena quantidade de ar pressurizado, é facilmente compensado pela rápida capacidade de resposta do sistema de pressurização da aeronave (Vincent, 2009). Mas, a ser necessário, os FAM estão preparados e treinados para utilizar a força de um modo letal nas situações de maior risco, a fim de evitar um incidente grave que comprometa a segurança do voo. Estes agentes têm

⁹² Após o 11 de Setembro, além do forte apoio do público, de senadores e de grandes organizações representativas como a *Air Line Pilots Association* e a *Airline Pilot Security Alliance*, cerca de 20000 pilotos exigiram à TSA o direito de andarem armados, o que foi prontamente recusado.

⁹³ Em Portugal, o Estatuto do Comandante da Aeronave está previsto no Decreto-Lei nº 71/84, publicado na Série I, do Diário da República nº 49, de 27 de Fevereiro.

⁹⁴ Cfr. nº1 do artigo 4º, daquele Diploma.

⁹⁵ Cfr. alínea d), do nº1, do artigo 3º do mesmo Diploma.

⁹⁶ Cfr. nº2, do artigo 2º do mesmo Diploma

⁹⁷ *British pilots union wins concessions*, Consultado a 10 de Dezembro de 2009 em Usa Today: http://www.usatoday.com/travel/news/2004-01-07-british-union_x.htm

⁹⁸ Nas aeronaves actuais, “os compressores bombeiam ar para dentro da cabina numa razão muito mais rápida do que pode escapar devido à perfuração da fuselagem” originada por tiros “perdidos”, e contando com a experiência dos pilotos, “alertados pelos instrumentos de bordo sobre a perda súbita de pressão, que poderão baixar a altitude de voo, igualando a atmosfera interna com a externa”. (Cavalcante)

prestado, até ao momento, um serviço útil durante toda a sua existência, o que demonstra a inexistência de uma medida de segurança tão eficaz durante o voo (Vincent, 2009).

Num estudo realizado nos EUA, por *Harris Interactive Public Relations Research*, para a ProPublica, Inc., entre 24 e 26 de Setembro de 2008, a uma amostra constituída por 2253 pessoas (n=2253), 68% dos inquiridos que tinham viajado nos 12 meses anteriores ao inquérito responderam que se sentem mais seguros com a presença de *Air Marshals* a bordo da aeronave, 27% não se sentem nem mais nem menos seguros e apenas 5% dos inquiridos responderam que se sentem menos seguros com a utilização desta medida de segurança. Ainda no mesmo estudo, questionados sobre a eficácia dos *Air Marshals*, 59% responderam que é uma medida eficaz para dissuadir os sequestros e 10% consideraram que a adopção desta medida resulta como um efeito dissuador para travar as tentativas (2008).

4. DA NECESSIDADE DE AGENTES DE SEGURANÇA A BORDO (ASB)

“A liberalização dos mercados e a liberdade de circulação das pessoas e dos equipamentos obriga a um esforço dos meios, por parte do Estado, para a prevenção e sanção dos múltiplos ilícitos susceptíveis de ocorrerem no sector da aviação civil”⁹⁹. No entanto, a segurança não pode ser vista como limitativa dos restantes Direitos Fundamentais, mas sim como garantia da liberdade física e psicológica para usufruto destes. Surge como uma necessidade colectiva a existência no Estado de uma força organizada jurídica e funcionalmente que realize os interesses gerais e os princípios aceites, ao utilizar para o efeito meios coercivos (Valente, 2009).

Em 2007, a Presidência Portuguesa da União Europeia, sob o lema “Uma União mais forte para um Mundo melhor”, definiu como uma das suas prioridades específicas no que diz respeito ao fortalecimento da área da Liberdade e da Segurança, a execução da Estratégia da União Europeia de luta contra o terrorismo e a continuidade da integração do Tratado de *Prüm*¹⁰⁰, no acervo da União Europeia. Em 2008 foram aprovadas e publicadas a Decisão 2008/615/JAI do Conselho, relativa ao aprofundamento da cooperação internacional, principalmente no que diz respeito à luta contra o terrorismo e criminalidade transfronteiriça¹⁰¹ e a Decisão 2008/616/JAI do Conselho, a qual visa a execução da Decisão anterior, essencialmente numa lógica de troca de informações¹⁰². Também nesse ano se deu a instrução do processo de ratificação por Portugal do Tratado de *Prüm*, no que diz respeito às matérias que não foram integradas no âmbito da União Europeia, pelas supracitadas Decisões em matéria de cooperação policial, nomeadamente na intervenção de agentes armados a bordo das aeronaves, incluindo o uso e porte de armas, munições e equipamento, bem como as medidas de actuação em caso de perigo eminente e/ou prestação de assistência a pedido¹⁰³.

⁹⁹ Relatório Anual em matéria de Segurança Interna de 2004.

¹⁰⁰ Este Acordo foi celebrado entre a Alemanha, a Áustria, a Bélgica, a Espanha, a França, o Luxemburgo e os Países Baixos e assinado a 27 de Maio de 2005 na localidade que lhe deu nome, *Prüm*, na Alemanha.

¹⁰¹ Contém disposições relativas às condições e ao procedimento para a transferência automatizada de perfis de ADN, de dados dactiloscópicos e de certos dados nacionais do registo de matrícula de veículos, bem como disposições relativas às condições de transmissão de dados relacionados com eventos importantes de alcance transfronteiriço, disposições relativas às condições de transmissão de informações para a prevenção de atentados terroristas e disposições relativas às condições e ao procedimento para o aprofundamento da cooperação policial transfronteiras.

¹⁰² Estabelece as disposições administrativas e técnicas necessárias à execução da Decisão 2008/615/JAI.

¹⁰³ Relatório Anual de Segurança Interna de 2008.

No que diz respeito à matéria em estudo, o artigo 17º do Tratado de *Prüm*, deixa ao critério autónomo de cada Estado-Membro a utilização de agentes armados responsáveis pela segurança a bordo das aeronaves registadas no seu território. A intervenção daqueles elementos deverá contudo observar a Convenção de Chicago, em especial o seu Anexo 17, o Estatuto do Comandante da Aeronave (que devido aos poderes que lhe são conferidos deverá ser notificado a respeito do número de elementos armados e a localização do seu assento¹⁰⁴), a Convenção de Tóquio e ainda quaisquer outras normas internacionais aos quais os Estados estejam vinculados.

O §4.7.7 do Anexo 17º da Convenção de Chicago refere que a utilização de oficiais de segurança a bordo, aqui designados como agentes de segurança a bordo, deverão ser funcionários do Governo, “especialmente seleccionados e treinados, considerando os aspectos (*safety* e *security*) a bordo de uma aeronave, devendo esses elementos serem empregues de acordo com uma avaliação do nível de ameaça, efectuada pela autoridade competente”¹⁰⁵. A utilização dos ASB deverá ser coordenada com os Estados envolvidos e mantida confidencial. Também o nº2 do artigo 17º do Tratado de *Prüm* faz referência à obrigatoriedade dos ASB¹⁰⁶ serem efectivos policiais ou agentes dotados de autoridade pública que o *ius impérii* do Estado lhe atribui¹⁰⁷, devendo para o efeito ser devidamente treinados. Impõe também o mencionado Tratado um dever de cooperação e assistência mútua¹⁰⁸ no que diz respeito à formação inicial e contínua dos ASB, bem como às questões atinentes ao uso do equipamento mais adequado. O nº 4 do mesmo artigo acrescenta que quando é feito o acompanhamento de um voo, o Estado Contratante deverá comunicar por

¹⁰⁴ Vide §4.7.8, do Anexo 17º da Convenção de Chicago.

¹⁰⁵ É ao Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P. (INAC,I.P.), enquanto Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil (ANSAC), que está incumbida a missão de regular e fiscalizar o sector da Aviação Civil, bem como a supervisão e regulamentação das actividades desenvolvidas naquele sector. Vide número 1 do artigo 3º do Decreto-Lei nº 145/2007 de 27 de Abril.

¹⁰⁶ O nº 1 do artigo 24º do Código Civil refere que aos actos realizados a bordo das aeronaves, fora dos “aeródromos, é aplicável a lei do lugar da respectiva matrícula, sempre que for competente a lei territorial”. Também a alínea b) do artigo 4º do Código Penal acrescenta que é aplicável a lei penal portuguesa aos factos praticados a bordo de aeronaves portuguesas, é o denominado Princípio da Territorialidade ou Princípio do Pavilhão ou Bandeira.

¹⁰⁷ A Constituição da República Portuguesa consagra no seu artigo 272º, enquanto missões da Polícia a defesa da legalidade democrática e a garantia da segurança interna e os direitos dos cidadãos, sempre vinculada aos Princípios da Tipicidade das Medidas de Polícia.

¹⁰⁸ A título exemplificativo da existência desta salutar cooperação, realizou-se nos pretéritos dias 19 e 20 de Agosto de 2009, a 9ª Conferência Internacional sobre os *Air Marshals*, em Berna, na Suíça, onde foram inclusive assinados dois memorandos de entendimento com os Estados Unidos da América e a Alemanha. Estiveram 17 países envolvidos nesta troca de experiências sobre a utilização de agentes de segurança a bordo de voos comerciais.

escrito¹⁰⁹ ao ponto de contacto nacional¹¹⁰ da Parte Contratante que servirá como destino desse mesmo voo, com a antecedência mínima de três dias, salvo se esse acompanhamento se dever a perigo iminente, excepção esta que terá de ser obrigatoriamente comunicada até ao momento anterior da aterragem da aeronave.

No que diz respeito ao porte de armas, munições e equipamento de serviço, as Partes Contratantes concederão aos ASB uma autorização genérica do porte desse equipamento, quer a bordo da aeronave, quer nas áreas restritas de segurança do aeroporto, desde que os voos tenham origem ou destino num dos Estados signatários do Tratado de *Prüm*. O nº 2 do artigo 18º estipula quais os procedimentos a adoptar na utilização e transporte do supracitado equipamento, nomeadamente, aquando do desembarque ou da permanência nas zonas de acesso restrito, estando apenas autorizada desde que os ASB estejam permanentemente acompanhados por um representante da autoridade nacional competente do Estado que o “acolhe”. Imediatamente após o desembarque da aeronave, todo o material acima referido deverá ser depositado, sob escolta, num local a determinar pela autoridade nacional competente, onde ficará sob a sua protecção e vigilância da mesma¹¹¹. Este procedimento, o qual visa evitar a introdução de armas não registadas em território nacional, já remonta às origens dos *Air Marshals* (Worley, 2003).

Em Portugal ainda não está previsto o recurso a ASB, mas a instrução do processo de ratificação por Portugal do Tratado de *Prüm*, relativamente às matérias de cooperação policial (intervenção de agentes armados a bordo de aeronaves, porte de armas de serviço, munições e equipamento daqueles agentes, medidas em caso de perigo iminente e a prestação de assistência a pedido), que não foram integradas no âmbito da União Europeia, poderá ser um passo fundamental nesse sentido, tendo sido solicitado o Parecer da Procuradoria Geral da República (PGR).

A PGR concluiu que o Tratado de *Prüm*, se mostra compatível com as normas e os princípios que enformam o ordenamento jurídico português¹¹². No mesmo Parecer é feita

¹⁰⁹ Esta notificação deverá obedecer ao Anexo 1 do Tratado de *Prüm*, contendo para o efeito os dados ali mencionados, que serão devidamente tratados com confidencialidade pelo Estado “notificado”.

¹¹⁰ À luz do artigo 19º, cada Parte Contratante designará um ponto nacional de contacto e de coordenação para a execução das missões referidas nos artigos 17º e 18º do mesmo diploma.

¹¹¹ Em Portugal, os *Air Marshals* são acompanhados por elementos da PSP à civil, para não denunciarem a sua presença, deixando depois arma e munições em cofres fechados na Alfândega durante a sua estadia.

¹¹² Parecer do Conselho Consultivo da PGR: I000012006, Documento nº PIN2607200700100, (Recuperado no site www.pgr.pt, em 15 de Agosto de 2009).

referência à Lei das Armas¹¹³, no entanto, consideramos que a referência feita ao artigo 41º (regula a forma como devem ser transportadas as armas) é desajustada, pois o nº 2 do artigo 1º refere que ficam excluídas da aplicação daquele diploma, as armas e munições destinadas às Forças e Serviços de Segurança¹¹⁴. O nº 2 do artigo 66.º determina que carecem de autorização do Director Nacional da PSP, a entrada, circulação e saída do território nacional, de armas de fogo e munições de elementos de Forças e Serviços de Segurança de outros Estados, (quando em missão oficial em Portugal ou em trânsito de/ou para países terceiros), estando apenas dispensadas das formalidades alfandegárias.

4.1. AGENTES DE SEGURANÇA A BORDO (ASB), NA PSP

“O terror é um procedimento que não exige excessivos meios materiais e humanos, está ao alcance de grupos restritos e tem um campo de acção quase ilimitado” (Moreira, 2003, p.190), o que exige a uma Polícia a adequação dos métodos de combate, tendo em conta que, ao contrário do terrorista, o qual apenas precisa de ter êxito uma vez, esta nunca pode falhar. No que diz respeito à política de segurança da aviação civil, proporcionar um elevado nível de segurança é condição fundamental e indispensável para o êxito de todas as políticas nesta área, a fim de garantir que este sistema de transportes seja próspero e lucrativo.¹¹⁵ À luz da alínea j), do nº 2, do artigo 3º, da Lei Orgânica da PSP¹¹⁶, compete a esta Força de Segurança¹¹⁷, entre outras funções, a manutenção da vigilância e protecção de pontos sensíveis, nomeadamente infra-estruturas aeroportuárias. À Polícia, constitucionalmente prevista no artigo 272º da CRP, enquanto face visível da Lei e do Estado, cabe-lhe a protecção da vida, integridade e a propriedade das pessoas. No entanto, na sua acção não detém um poder ilimitado, estando subordinada à Lei e aos princípios do Direito (Valente, 2009).

¹¹³ Lei nº 5/2006, republicada pela Lei nº 17/2009 publicada na I Série, ° 87 do Diário da República de 6 de Maio de 2009, que estabelece o regime jurídico das armas, componentes e munições, bem como o enquadramento legal das operações especiais de prevenção criminal.

¹¹⁴ No que diz respeito ao transporte e manuseamento das armas de fogo, os elementos da PSP estão sujeitos a inúmeros diplomas, nomeadamente à Constituição da República Portuguesa, Código Penal, Decreto-Lei nº 457/99 de 05 de Novembro, à Lei 53/2007 de 31 de Agosto, que aprova a orgânica da PSP e ainda à NEP OPSEG/DEPOP/01/05 de 01 de Junho de 1004, em particular ao seu Capítulo 3º, §3.

¹¹⁵ *Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz* 2004 (Relatório sobre a política da Aviação da Suíça, 2004) Tradução nossa.

¹¹⁶ Cfr. Lei n.º 53/2007, publicada na Série I, do Diário da República nº168, de 31 de Agosto.

¹¹⁷ A PSP através da Divisão de Segurança Aeroportuária do Comando Metropolitano de Lisboa tem ao seu dispor diversas valências para garantir a segurança nas instalações dos Aeroportos, e que poderá ser reforçada com elementos da Unidade Especial de Polícia.

Entre outros, a Polícia deverá pautar a sua actividade pelo Princípio da Legalidade, i.e., terá de ser conforme a lei e com base nos limites que aquela determina, sob a pena dos seus actos serem considerados ilegais, pelo Princípio da proibição de excesso e da proporcionalidade *lato senso*, onde se perfilam como consequência:

- A adequação, em que “as medidas legalmente restritivas e previstas devem revelar-se como meio adequado para a prossecução dos fins visados pela lei, salvaguardando-se outros direitos ou bens jurídicos constitucionalmente protegidos”;
- A exigibilidade ou necessidade, sendo que, “as medidas restritivas previstas na lei devem revelar-se necessárias, melhor, devem ser exigíveis na medida em que essas medidas nunca devem transpor as exigências do fim de prossecução do interesse a tutelar, (...) porque são o meio mais eficaz e menos oneroso para os restantes direitos, liberdades e garantias”; e
- A proporcionalidade *stricto senso*, ou seja, “as medidas ou os meios legais restritivos e os fins obtidos situam-se em uma justa causa e proporcionada medida, impedindo-se a adopção de medidas legais (...) restritivas, desproporcionais, excessivas, em relação aos fins obtidos” (Valente, 2009).

A actividade da Polícia deverá também cingir-se ao Princípio do respeito dos direitos e interesses legalmente protegidos dos cidadãos, que se consubstancia de forma positiva quando se defendem os direitos e garantias dos cidadãos perante a ameaça de terceiros, e de forma negativa, não actuando sempre que se “ofendam e sacrifiquem” esses mesmos direitos e garantias, de uma forma “arbitrária e desmesurada” (Valente, 2009, p.150-151) . Segundo Valente, com o 11 de Setembro, os direitos e garantias fundamentais dos cidadãos praticamente desapareceram, com a adopção de leis que procuram a todo o custo a segurança, acima de qualquer outro Direito Fundamental (2009).

4.2. ESTUDO EXPLORATÓRIO

Neste Estudo Exploratório Descritivo Transversal pretende-se avaliar a necessidade de ASB em Portugal, e a viabilidade da sua criação na PSP.

Foram utilizadas duas técnicas de investigação empírica: questionários e entrevistas, nas quais se colocou uma pequena introdução, antes das questões, contendo os brasões da PSP e do ISCPSP, devidamente identificado e onde era referida a natureza da investigação isto é, o cariz científico e académico no âmbito do Mestrado Integrado em

Ciências Polícias. Na referida introdução, foi também solicitada a colaboração dos inquiridos e mencionado o seu objectivo principal, nomeadamente:

- No que diz respeito aos questionários aplicados aos passageiros e tripulações, avaliar o seu grau de satisfação no que diz respeito à segurança na aviação civil;
- No questionário aplicado a Israel, absorver alguns dos seus conhecimentos, tendo em conta que tem implementada a medida de segurança que tem por base esta investigação; e
- Com as entrevistas aplicadas a dois Oficiais da PSP com elevados conhecimentos em termos de unidades policiais especiais, pretendeu-se registar a sua opinião na implantação de ASB na PSP.

Nos questionários aplicados aos passageiros e tripulações foi também garantido, ainda que não esteja referido, o dever de anonimato das pessoas inquiridas, pois não foi colocada qualquer questão que possa servir como forma de identificação dos indivíduos (Hill, 2009). Os questionários foram previamente testados ao serem aplicados a alguns passageiros e membros de tripulações que também exercem funções administrativas. Todos os dados recolhidos foram sujeitos a um tratamento estatístico informatizado através da utilização do software SPSS (*Statistical Package for the Social Sciences*), versão 17, o qual permitiu aferir com precisão e rapidez a análise dos dados.

4.2.1. QUESTIONÁRIOS AOS PASSAGEIROS

Os questionários que se aplicaram (com prévia autorização da Administração da ANA, S.A., no Aeroporto da Portela, em Lisboa), aos passageiros que utilizam as transportadoras aéreas nacionais, tiveram como objectivo avaliar o sentimento de segurança e a necessidade por eles sentida, da implementação desta medida de segurança a bordo das aeronaves, designada de agentes de segurança a bordo. Na análise do uso de ASB noutros países, verificou-se que habitualmente apenas são utilizados em voos considerados de risco elevado, avaliados e classificados mediante determinados pressupostos, entre os quais, o destino dos voos. Optou-se pois, por aplicar os questionários a um universo que utiliza as operadoras portuguesas para determinados

destinos, por serem emblemáticos e já visados por organizações terroristas, nomeadamente: Paris, Londres, Frankfurt, Madrid e Nova Iorque¹¹⁸.

Foi utilizada uma amostra de 200 questionários, onde foi empregue o método de amostragem aleatória simples, com aplicação aos passageiros que faziam o *check-in* para aqueles destinos, pois todos eles tinham a mesma probabilidade de serem seleccionados e incluídos na amostra retirada. Os questionários foram aplicados por administração directa e preenchidos pelo investigador, mediante as respostas que foram fornecidas pelos inquiridos. Essa foi a metodologia que se considerou mais viável por diversos motivos designadamente, por ser a técnica que transmite mais confiança, pois poderiam ser os inquiridos elucidados pelo investigador de qualquer dúvida que pudesse surgir, não existindo assim uma má interpretação dos questionários (Luc Van Campenhoudt, 1995), e, por ser mais fácil para os passageiros, num momento em que se encontram apressados e carregados de bagagens, prontos para fazer o *check-in* e viajar. Dada a multiplicidade de passageiros que se iria encontrar, optou-se por fazer questionários com perguntas fechadas e deixar aos inquiridos a possibilidade de escolher uma entre as diversas hipóteses apresentadas. Seguiu-se o recomendado por *Hill & Hill*, ao serem esporadicamente alterados os *scores* das respostas disponibilizadas, para minimizar os efeitos indesejáveis da memória e eventualmente o efeito *halo* (2009).

4.2.2. QUESTIONÁRIOS ÀS TRIPULAÇÕES

Porque também é importante auscultar outras partes directamente envolvidas na segurança dos transportes aéreos e mais concretamente das aeronaves, neste estudo exploratório foi ainda analisada a opinião das tripulações, no que diz respeito à utilização de ASB a bordo das transportadoras aéreas portuguesas.

Foram solicitadas autorizações às transportadoras aéreas portuguesas, nomeadamente TAP, Portugália e SATA, para a aplicação dos questionários aos seus funcionários, nos locais onde realizam o *briefing* ou *debriefing*, antes ou depois respectivamente, de realizarem o voo. A TAP, possui actualmente 803 funcionários como PNT (Pessoal Navegante Técnico)¹¹⁹ e 2230 como PNC (Pessoal Navegante de Cabina)¹²⁰; a Portugália possui 154 PNT e 214 PNC; a SATA tem 100 PNT e 203 PNC. Às tripulações

¹¹⁸ Voaram ao longo do ano de 2009, 320 mil passageiros para Madrid, 560 mil para Londres, 190 mil para Frankfurt, 660 mil para Paris e 170 mil para Nova Iorque, segundo dados disponibilizados pela TAP.

¹¹⁹ Pilotos e/ou Comandantes de Aeronave.

¹²⁰ Assistentes de Bordo e Chefes de Cabina.

da TAP, pela elevada diferença do número total existente ao serviço desta operadora, aplicaram-se 50 questionários, enquanto que à Portugália e à SATA, foram aplicados 25, perfazendo na sua totalidade 100 questionários. Nestes questionários aplicados indirectamente, mas com a presença do investigador para o esclarecimento de quaisquer dúvidas, optou-se também pela realização de perguntas fechadas.

4.2.3. ENTREVISTAS A ESPECIALISTAS

Foi também utilizada a técnica de entrevista, a dois especialistas na área de unidades especiais de Polícia, nomeadamente ao Sr. Intendente Magina da Silva, actual Comandante da Unidade Especial de Polícia e ao Sr. Intendente Carrilho, por já ter comandado ao longo de vários anos uma das subunidades especiais que compõem actualmente a UEP, o Corpo de Segurança Pessoal. Pretendeu-se com estas entrevistas, e através de uma análise de conteúdo da sua transcrição, colher a opinião destes dois Oficiais, que pela sua experiência à frente de corpos especiais da PSP, possuem um conhecimento profícuo da capacidade desta Polícia para formar uma unidade especial com a especificidade inerente aos ASB, se esse for o entendimento da tutela, i.e., o Ministério da Administração Interna.

As entrevistas aplicadas foram semidirigidas, compostas por um guião de perguntas que não são inteiramente abertas, para reencaminhar as entrevistas na direcção dos objectivos pretendidos, sempre que os entrevistados deles se tendiam afastar, nem demasiadamente precisas, para permitir que os mesmos se exprimissem livremente sobre o tema abordado e tão naturalmente quanto possível (Luc Van Campenhoudt, 1995). A entrevista aplicada ao Sr. Intendente Carrilho, foi aplicada por correspondência (via email), em virtude de actualmente estar em Comissão Extraordinária de Serviço, enquanto Comandante da Polícia das Nações Unidas em Timor-Leste.

4.2.4. QUESTIONÁRIOS A ENTIDADE ESTRANGEIRA

Como forma de acolher o *savoir-faire* de outros países que já possuam unidades especiais com esta especificidade, foi solicitada a colaboração de três países, para participar no inquérito por correspondência, a saber Alemanha, EUA e Israel, tendo sido recebida, somente, uma resposta positiva. Assim, foi aplicado um questionário por correspondência a Israel. O motivo da escolha destes países recaiu sobre a larga experiência na utilização de ASB. O questionário foi aplicado por correspondência e consequente administração indirecta, onde se deu preferência à colocação de perguntas

fechadas, com intervalos, pelo facto de antecipadamente nos ter sido transmitido que, por se tratar de matérias sensíveis, não poderiam responder a perguntas abertas ou não o fariam com objectividade.

4.3. ANÁLISE DOS QUESTIONÁRIOS DOS PASSAGEIROS

Para caracterizar a amostra de passageiros que viajaram para 5 (cinco) destinos, através de transportadoras aéreas portuguesas¹²¹, (n = 200) durante o período de 28/12/09 a 19/01/10, foi utilizada a estatística descritiva (análise de frequências).

A amostra de sujeitos utilizada distribuía-se homogeneamente por ambos os géneros, com 105 (52,5%) indivíduos do sexo masculino e 95 (47,5%) indivíduos do sexo feminino (Tabela I.1), tendo existido a preocupação de aplicar apenas um questionário por cada família, para não existirem influências nas respostas.

Relativamente à variável idade, os sujeitos da amostra pertenciam aos seguintes grupos etários: menos de 18 anos 1% (n=2); dos 18 aos 28 anos 24,5% (n=49); dos 29 aos 39 anos 30,5% (n=61) e mais de 40 anos 44% (n=88) (Tabela I.2). Verificou-se que a amostra era constituída por indivíduos que possuem como habilitações, os seguintes graus académicos: ensino básico 9,5% (n=19); ensino secundário 25,5% (n=51) e ensino superior 65% (n=130) (Tabela I.3).

Na amostra, 16,5% (n=33) costuma viajar com crianças, enquanto que 83,5% (n=167) não costuma viajar com crianças, sendo que 32% (n=64) viajam em trabalho, enquanto que os restantes 68% (n=136) fazem-no por turismo (Gráfico I.1). A frequência de voo realizada pelos sujeitos da amostra nos últimos doze meses foi: 0 vezes 7,5% (n=15); 1 a 2 vezes 29,5% (n=59); 3 a 5 vezes 32,0% (n=64) e 6 ou mais vezes 31,0% (n=62) (Gráfico I.2). Já tinham viajado de avião 195 sujeitos (97,5%), enquanto 5 (2,5%) nunca tinham andado de avião (Gráfico I.3). O destino da amostra foi para as seguintes cidades: Londres 21,5% (n=43); Paris 19,5% (n=39); Frankfurt 16,0% (n=32); Madrid 20,5% (n=41) e Nova Iorque 22,5% (n=45) (Gráfico I.4).

4.3.1. ANÁLISE INFERENCIAL

Na análise das variáveis “Como se sente em termos de segurança?” *versus* “Na possibilidade de Atentados Terroristas, que medidas que devem ser tomadas para o prevenir?” (Gráfico 4.1) para se testar se o tipo de medidas que os sujeitos consideram que

¹²¹ Todos os passageiros inquiridos voaram na TAP, por coincidência, pois é a única Transportadora Aérea Portuguesa a ter voos directos para os cinco destinos que foram escolhidos.

devem ser tomadas para prevenir os ataques terroristas é independente da forma como estes indivíduos se sentem em termos de segurança quando viajam, utilizou-se o Teste do Qui-Quadrado (simulação Monte Carlo).

Observou-se um maior número de sujeitos que referem medidas para prevenir os ataques terroristas no subgrupo de sujeitos que referem que se sentem seguros quando viajam ($n=189$, 94,5%) (totalmente seguro; bastante seguro; seguro), comparativamente àqueles que não se sentem seguros quando viajam ($n=11$, 5,5%) (pouco seguro; nada seguro). A análise inferencial permite afirmar que o tipo de medidas que os sujeitos consideram que devem ser tomadas para prevenir os ataques terroristas é independente da forma como estes se sentem em termos de segurança ($X^2=9,684$; $n=200$), isto é, que o tipo de medidas de segurança referidas é idêntico nos diferentes tipos de sensação de segurança. As medidas mais referidas pelos sujeitos ($n=200$) para prevenir os Atentados Terroristas foram respectivamente: a colocação de polícias a bordo ($n=72$, 36%), intensificar as medidas de controlo de passageiros ($n=65$, 32,5%) e intensificar as medidas de controlo de bagagens ($n=51$, 25, 5%).

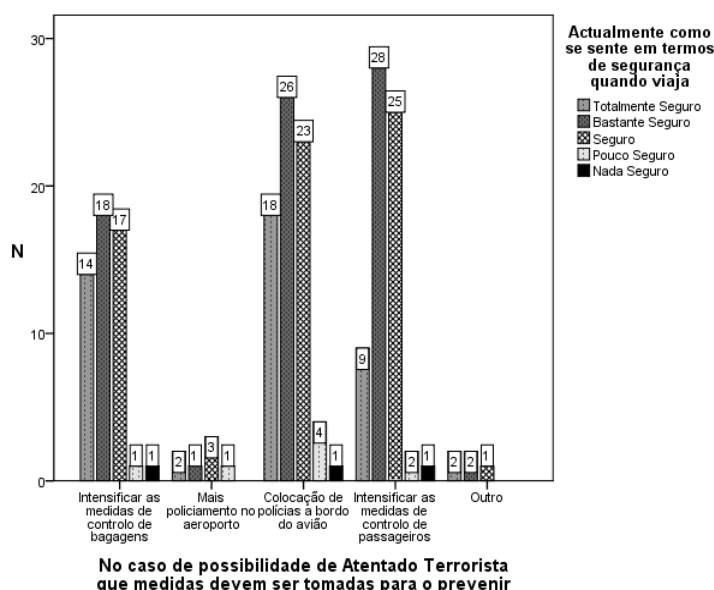


Gráfico 4.1 – Variáveis medidas para prevenir Atentados Terroristas
versus segurança/insegurança quando viaja

Ao testar a hipótese de que os indivíduos que são passageiros frequentes (3 ou mais vezes viagens nos últimos doze meses) apresentam maiores *scores* de segurança (1- totalmente seguro; 2- bastante seguro; 3- seguro; 4- pouco seguro; 5 nada seguro) do que os passageiros pouco frequentes (menos de 2 viagens). Utilizou-se o Teste não-paramétrico *Wilcoxon-Mann-Whitney* ($U=4633$; $W=7408$; $p=0,470$) concluindo-se que, os passageiros

mais frequentes apresentam *scores* de segurança estatisticamente mais elevados (opções 4-pouco seguro; 5 nada seguro) que os passageiros pouco frequentes (opções 1-totalmente seguro; 2- bastante seguro; 3- seguro).

Relativamente à colocação de polícias a bordo para prevenirem ataques terroristas (Gráfico I.5), 49,5% (n=99) dos sujeitos concorda com a medida mesmo que esta implique um aumento do preço do seu bilhete, enquanto os restantes 50,5% (n=101) consideram que quem deve suportar os custos inerentes à adopção da referida medida se distribui da seguinte forma: 24,5% o Estado; 15,5% a Companhia Aérea; 5,5% a entidade exploradora do aeroporto; 4% as Companhias de Seguros e 1% outros.

4.4. ANÁLISE DOS QUESTIONÁRIOS DAS TRIPULAÇÕES

Para caracterizar a amostra da População inquirida, verificou-se que dos 100 indivíduos, 31% (n=31) eram do sexo masculino (correspondendo a 14% pilotos ou comandantes e 17% pessoal navegante comercial ou de cabina) e 69% do sexo feminino (n=69) (totalidade de pessoal navegante comercial ou de cabina) (Tabela II.1). Relativamente à idade, a maior frequência dos inquiridos 53% (n=53) situou-se na faixa etária dos 28 aos 38 anos, enquanto a menor frequência se situa acima dos 50 anos (n=2) (Tabela II.2).

Quanto às habilitações literárias, 24% dos inquiridos possuem como habilitações o ensino secundário enquanto que os restantes 76% (n=76) têm como habilitações o ensino superior (Tabela II.3). O exercício da actividade dos inquiridos expressa em anos revelou que maioritariamente estes têm até 10 anos de actividade (51%) (Tabela II. 4).

A análise da variável frequência de voo realizada (ida e volta) na amostra tripulações/comandantes constituída por 100 indivíduos demonstrou que: 10% (n=10) realizou menos de 100 voos, 28% (n=28) realizou entre 100 a 150 voos, 20% (n=20) entre 150 a 200 voos e 42% (n=42) realizaram mais de 200 voos (Gráfico II.1).

Relativamente às noções que as Tripulações e Comandantes possuem sobre o que é terrorismo, observou-se na análise descritiva que nenhum dos inquiridos desconhece o que é o terrorismo (opção “não sei” com 0 % de respostas afirmativas), 27% (n=27) têm algumas noções acerca da temática enquanto que os restantes 73% (n=73) conhecem perfeitamente o tema (Gráfico II.2).

Questionados se consideram Portugal como um potencial alvo de organizações terroristas concluiu-se que na amostra, 32% (n=32) dos sujeitos responderam negativamente, enquanto os restantes 68% (n=68) responderam afirmativamente ao

considerar: 8% um potencial alvo de organizações terroristas apenas para recrutamento de pessoal para desenvolver acções terroristas; 34% um potencial alvo de organizações terroristas apenas para desenvolver atentados a partir do território nacional e 26% um potencial alvo de organizações terroristas para diversas acções ligadas ao terrorismo.

4.4.1. ANÁLISE INFERENCIAL

Observou-se que existiam um maior número de sujeitos que conhecem perfeitamente o fenómeno terrorismo e que consideram Portugal um potencial alvo de organizações terroristas ($n=52$), comparativamente com aqueles que consideram que Portugal não é um potencial alvo de organizações terroristas ($n=21$). No entanto, a análise inferencial permite afirmar que o nível de conhecimento acerca do que é o terrorismo é independente da opinião formada pelos sujeitos acerca de Portugal ser um potencial alvo de organizações terroristas ($X^2(2) = 2,84$; $p = 0,436$; $N = 100$) (Gráfico II.3).

Na análise descritiva das variáveis “actualmente qual o seu sentimento de segurança quando viaja?” *versus* “se sente pouco ou nada seguro indique os motivos”, verificou-se que na amostra inquirida, 92% refere sentimentos de segurança quando viaja (12% ($n=12$) totalmente seguro; 27% ($n=27$) bastante seguro; 53% ($n=53$) seguro) e 8% ($n=8$) refere sentimentos de insegurança. Estes últimos ($n=8$) referem diferentes motivos para o justificar como: receio de incidentes com passageiros 62,5% ($n=5$); receio de Atentados Terroristas 25% ($n=2$) e outros 12,5% ($n=1$) (Gráfico II.4).

Para avaliar se o sentimento de segurança quando viajam depende da incidência de situações de perigo que teve de enfrentar, recorreu-se ao Teste do Qui-Quadrado de independência, e constatou-se um maior número de sentimentos de insegurança (pouco seguro) nos inquiridos que enfrentaram diversas vezes ($n=5$) situações que colocassem em perigo o voo comparativamente aqueles que enfrentaram apenas uma vez ($n=0$). No entanto a análise inferencial permite afirmar que sentimento de segurança quando viajam é independente da incidência de situações de perigo ($X^2(2)=6,434$; $p=0,388$; $N=100$) (Gráfico II.5).

Para averiguar se a opinião sobre a vulnerabilidade das companhias aéreas face aos atentados terroristas é idêntica nas três companhias aéreas inquiridas, utilizou-se o teste Qui-Quadrado, que permitiu afirmar que a opinião é diferente ($X^2(2)=6,062$; $p=0,426$; $N=100$), no entanto observa-se na amostra ($n=100$) que a opção de resposta não são vulneráveis obteve apenas 1% ($n=1$) das preferências (Gráfico 4.2).

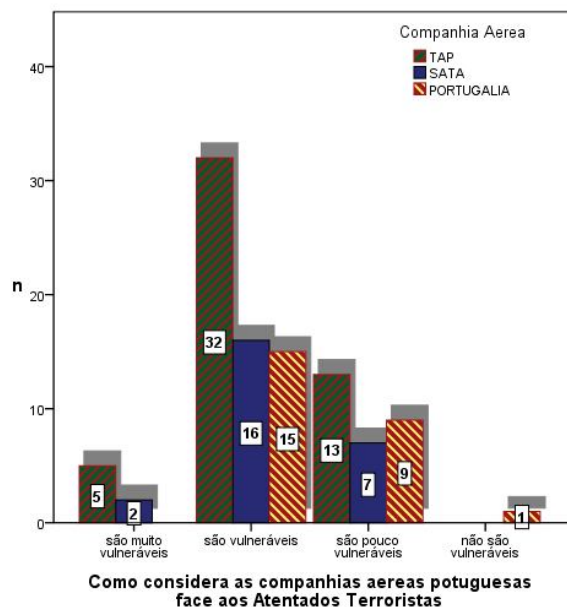


Gráfico 4.2 – Consideração da vulnerabilidade das companhias aéreas portuguesas, por Empresa

No que diz respeito às medidas que devem ser tomadas para prevenir um Atentado Terrorista, da análise de frequências das respostas, de entre as nove medidas previamente descritas foi possível concluir que existiu um elevado número de respostas dos inquiridos nas cinco opções que se enumeram: aumentar a fiscalização de todas as pessoas que têm acesso à aeronave (n=49); intensificar as medidas de controlo de passageiros (n=46); intensificar as medidas de controlo de bagagens de cabina (n=45); aquisição de mais e melhor tecnologia para detecção de explosivos (n=44) e colocação de polícias a bordo do avião, devidamente treinados (n=35).

Na descritiva das variáveis “O que pensa da utilização de policias a bordo” *versus* “considera que os passageiros sentiriam mais confiança” (Gráfico 4.3) observou-se um maior número de respostas afirmativas na opção “os passageiros sentem mais confiança na companhia área com policias a bordo” nos sujeitos que “concordam com a colocação de policias a bordo para prevenir Atentados Terroristas”, a análise inferencial permite concluir que as variáveis são dependentes ($X^2(2)=40,3$; $p=0,00$; $n=100$). O coeficiente de correlação de *Spearman* foi de -0,436 (fraco) (3. tenho dúvidas 1.não sei *versus* 1.concordo....4. sim).

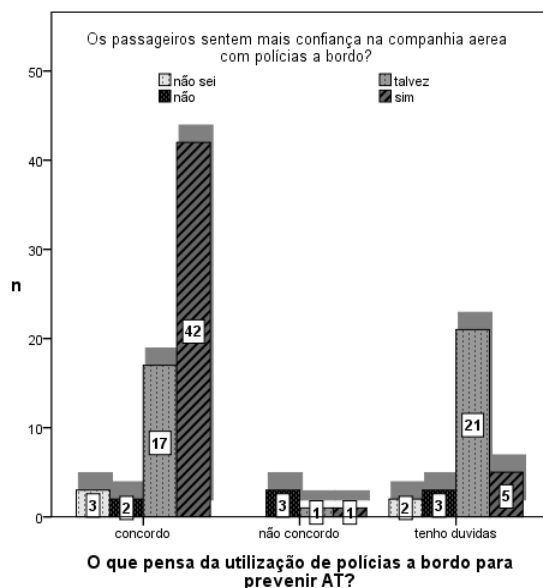


Gráfico 4.3 – Utilização de polícias a bordo *versus* sentimento de confiança nas companhias aéreas

4.5. EXPERIÊNCIA DE ENTIDADE ESTRANGEIRA

Nesta Subsecção, irá ser analisado o questionário aplicado a Israel.

4.5.1. ISRAEL

Origem: Os *Air Marshals* de Israel não são elementos policiais e foram constituídos propositadamente, enquanto força especial, para garantir a segurança a bordo das aeronaves israelitas. Aquando da sua constituição, há mais de 20 anos, esta Força Especial era inicialmente composta por menos de 20 elementos.

Ingresso: Para ingressar nos *Air Marshals*, não existe limite de idade, mas os candidatos terão de ser sujeitos e ficar aprovados em exames psicológicos/psicotécnicos, físicos e escritos, necessitando de obter aproveitamento num curso especializado, com a duração de nove meses.

Formação: No curso, os candidatos recebem formação intensiva em gestão de stress, Direito, técnicas de combate, armamento e formação em tiro. É valorizada a boa capacidade física, o domínio das artes de combate e a precisão de tiro, mas também conhecimentos em áreas como o Direito, a Psicologia, Sociologia, entre outros.

Formação Contínua: Após a conclusão desta formação inicial, aos *Air Marshals* é ministrada formação contínua, com duração inferior a 15 dias ao longo do ano, pois durante a sua vida activa eles são sujeitos a avaliações periódicas.

Actuação: Actualmente, Israel possui esta medida de segurança a bordo de todos os voos das transportadoras aéreas israelitas, não fazendo distinção no nível de risco. A actuação dos *Air Marshals* não está dependente da autorização do comandante da aeronave se considerarem que está comprometida a segurança desse voo. Estes elementos, e segundo os dados que se obtiveram no questionário, apenas se fazem acompanhar de armas de fogo. No entanto, não nos foi dado a conhecer qual o tipo de munições utilizado.

Remuneração: Em média, cada Elemento realiza 2 a 3 voos semanais, o que lhe permite auferir entre 50% a 100%, a mais, do salário de um polícia “normal”, sendo que todos os custos da implementação e execução desta medida de segurança são assegurados pelas transportadoras aéreas e pelo próprio Estado.

Necessidade: Questionados sobre a necessidade da existência desta medida de segurança, para tornar as companhias aéreas mais seguras, consideram-na mesmo imprescindível/fundamental, sem contudo terem realizado qualquer estudo antes da criação desta Força Especial.

4.6. OPINIÃO DE ESPECIALISTAS

Citando Oliveira, “as transformações no Estado e no seu crescente papel na sociedade, implicaram, necessariamente, transformações no conceito de segurança, animados por esses processos, os sistemas e as organizações policiais, nalguns países ocidentais, têm sido sujeitos a um conjunto de iniciativas reformadoras” (2006). Através da consulta de opinião com a aplicação de duas entrevistas pretendeu-se analisar a visão de dois Oficiais da PSP que possuem uma vasta experiência à frente de corpos especiais de Polícia.

❖ Terrorismo e a Segurança Interna

Questionados os inquiridos sobre a possibilidade do terrorismo internacional afectar o nosso país, o Sr. Intendente Magina referiu que “(...) não há ninguém que possa dizer que está a salvo de qualquer atentado terrorista(...)”, mas que ao contrário de Portugal, há outros “(...) países em que isso é mais provável, porque têm outro protagonismo em determinados confrontos militares (...)”. Já o Sr. Intendente Carrilho, considera que basta Portugal estar “(...) inserido num conjunto de Instituições Internacionais,(...)” onde se tomam “decisões e estratégias políticas, que se unem por interesses comuns e se organizam eventos (...) relevantes, com a presença de inúmeras Entidades Políticas do

mundo inteiro (...)”, para colocar, em determinadas alturas, o nosso país na mira do terrorismo internacional, ao criar um “(...) clima de medo e instabilidade global(...)”.

Ambos consideram que nenhum Governo pode dizer que está imune a atentados terroristas pelo que, segundo o Sr. Intendente Carrilho, Portugal deve adoptar “(...) todas as medidas legislativas e estratégias técnico-policiais que permitam às Forças de Segurança procurar antecipar (...)” e neutralizar eventuais ataques, ao adoptar “(...) medidas de controlo e segurança nos Aeroportos e outros locais considerados adequados, sempre que o grau de ameaça (...)” assim o justifique. Colocam também a tónica no trabalho pró-activo de recolha e análise de informações, sendo referido pelo Sr. Intendente Magina que é fundamental uma boa “(...) articulação entre os diversos actores do Sistema de Segurança Interna, nas Forças e Serviços de Segurança (...)”.

❖ Terrorismo e a Aviação Civil

No que diz respeito às medidas de segurança implementadas nos aeroportos portugueses que visam evitar a prática de actos de interferência ilícita contra a aviação civil, os inquiridos demonstraram um profundo conhecimento do que está actualmente em prática em território nacional, referindo que acompanha a regulamentação comunitária. No entanto, segundo a opinião do Sr. Intendente Magina, os Planos de Segurança e de Resposta a Emergências nos Aeroportos, estão “enfermados” pelas suas dimensões, que deveriam “ser simples e exequíveis”.

Ao considerar que “(...) a ameaça à aviação civil é potencial, pelo facto da aviação civil constituir, desde sempre, um alvo preferencial do terrorismo (...)”, o Sr. Intendente Carrilho defende que o sistema global de segurança “(...) deverá estar em permanente actualização por forma a adaptar-se às novas formas da ameaça, a qual está em permanente mutação (...)”, ainda que, conforme o Sr. Intendente Magina, “(...)por muitas medidas de segurança que implementemos (...)”, “(...) não há esquema nenhum de segurança interna ou medidas de segurança que possam afiançar a 100% (...)”, que não ocorram atentados terroristas e os acontecimentos do 11 de Setembro nos EUA, são a prova clara de que, “(...) é possível cometer um atentado sem introduzir armas especiais a bordo (...)” das aeronaves.

❖ Agentes de Segurança a Bordo

No que diz respeito à utilização de ASB, o Sr. Intendente Magina está familiarizado com esta medida de segurança, pois participou num Seminário que ocorreu em Novembro de 2001, em Israel, quando “(...) vários países da União Europeia e não só, demonstraram

o interesse em conhecer o sistema de segurança aeroportuária e das aeronaves em voo, (...)” utilizado pela Agência de Segurança Israelita.

O Sr. Intendente Carrilho refere que a utilização destes Agentes de Segurança a Bordo “(...) deve ser vista como (...) aceitável e necessária em determinadas circunstâncias, apenas como último elemento (...)”, pois “(...) não são, nem podem ser, considerados uma substituição das medidas de segurança efectiva em terra (...)”. Acrescenta ainda que estes elementos “(...) parecem e comportam-se tal como passageiros normais durante o voo (...) posicionando-se pelo menos um junto do cockpit”. Continua, referindo que usam pistolas de pequeno calibre e “(...) munições frangíveis, que explodem aquando do impacto em vez de penetrar no alvo (...)” minimizando dessa forma a possibilidade de provocar danos na aeronave, mas sendo “(...) suficiente para incapacitar ou matar o pirata do ar (...)”.

❖ A inclusão de ASB em Portugal

Questionados sobre se a implementação deste tipo de medidas será adequada e profícua face à ameaça existente na actual conjuntura nacional, o Sr. Intendente Magina refere que essa é uma decisão política, não obstante estar convencido de que o risco de ocorrência de tentativa de controlo de aeronave é elevado, sendo mesmo “(...) inevitável que mais tarde ou mais cedo venha a acontecer algo parecido (...)”, pois “(...) é um *modus operandi* demasiado eficiente para que não se venha a repetir (...)”, ainda que a aviação civil se tenha adaptado e implementado medidas reactivas e dissuasoras.

O Sr. Intendente Carrilho expõe que “O emprego de Agentes de Segurança a bordo de aeronaves deverá ser encarado como mais uma medida de segurança que irá contribuir para o reforço do sistema global de segurança da aviação civil (...)”, pelo que, “(...)Portugal, enquanto Estado-Membro da União Europeia, está sujeito à criminalidade transnacional e à ameaça do terrorismo global (...)” devendo ter em conta “(...) não apenas o ambiente nacional, mas também o cenário europeu e internacional (...)”. Citando ainda o Sr. Intendente Carrilho, a ausência desta valência em Portugal “(...) tem sido uma questão ignorada e que deve ser analisada e discutida, pois o número de ocorrências com passageiros desordeiros (...) e de escoltas a passageiros potencialmente causadores de distúrbios tem vindo a aumentar”, o que nos “(...) faz pensar se não será a altura da PSP começar a pensar em implementar esta valência no seio da sua estrutura (...)”.

❖ ASB na PSP

Relativamente à possibilidade da Unidade Especial de Polícia formar uma subunidade com estas características, o Sr. Intendente Magina considera que esta, “(...) tem autonomia e capacidade para ministrar formação específica e especializada nessa área”. Mas a principal entrave será sempre a questão orçamental, pois “(...) tem sido sempre um dos pontos de atrito entre as operadoras e o Estado quando se decide avançar para a utilização de agentes armados em voo: quem paga o custo dos lugares (...) estadia (...) ou as ajudas de custo (...)”. Já o Sr. Intendente Carrilho, ainda que considere que a UEP está preparada para formar uma Subunidade com esta natureza, refere que “(...) será sempre bom colher outros conhecimentos de quem já tem anos de prática”.

No que diz respeito à viabilidade da utilização de efectivos das restantes subunidades na criação de um corpo especial com esta especificidade, o Sr. Intendente Carrilho acredita que é viável, desde que isso seja decidido pela hierarquia e criadas as condições orçamentais necessárias. O Sr. Intendente Magina acrescenta que, já verificou em vários países duas soluções: a existência de uma Unidade específica que apenas tem a função de garantir a segurança a bordo das aeronaves ou a alocação temporária a essa função por parte de elementos de outras subunidades especiais, em sistema de rotatividade, em que regressam após um período de tempo à sua Unidade de origem.

Relativamente à coordenação de ASB com as Tripulações (Assistentes de Bordo e respectivos Pilotos), o Sr. Intendente Magina propõe que se faça um trabalho de preparação com as diversas partes envolvidas, pois existe sempre uma desconfiança quando existem armas a bordo das aeronaves, mas que à semelhança de outros países, “(...) rapidamente se desvaneceu e que actualmente apresenta uma articulação muito boa entre todos os intervenientes (...)”. Isso deve-se, como refere o Sr. Intendente Carrilho, à atitude habitual, sempre que se implementa algo novo, mormente uma actividade desta natureza, a qual exige um vasto trabalho preparatório, “(...) mas dado o profissionalismo de todas as partes envolvidas, (...)” facilmente se superaria.

❖ ASB *versus* Pilotos Armados

Ambos os inquiridos são peremptórios ao afirmar que os pilotos não possuem preparação técnico-policia adequada para desempenhar funções de segurança a bordo da aeronave, onde o risco de recorrer a uma arma de fogo é mais elevado, por se tratar de um espaço confinado e sobrelotado. O Sr. Intendente Magina refere que “(...) o resultado de uma perfuração em áreas não desejáveis na estrutura de um avião pode ter resultados

desastrosos (...)”, pelo que “(...) permitir um disparo dentro de um avião, em voo, é um assunto muito delicado e com a necessidade de treino especializado (...)” não estando o piloto a esse nível, nem lhe sendo isso exigível.

Quanto a outros factores que os inquiridos consideram ter em conta na criação desta valência na PSP, o Sr. Intendente Magina coloca a tónica na decisão política, que segundo a sua opinião, dificilmente será favorável, “(...) enquanto na Europa não voltar a acontecer algo semelhante ao que aconteceu no 11 de Setembro de 2001 nos Estados Unidos (...)”. O Sr. Intendente Carrilho acrescenta que é essencial uma especialização dos elementos e a previsão “(...)com a devida antecedência dos recursos humanos e materiais que o desenvolvimento desta actividade realmente carece”.

5. CONCLUSÃO

Na realização deste trabalho foram encontradas algumas dificuldades no aprofundamento do estudo dos ASB, resultante de uma bibliografia escassa ou quase inexistente (em Portugal) e da sensibilidade da matéria em apreço (razão pela qual os Estados que já possuem esta medida de segurança são quase intransigentes na disponibilização de informações, as quais consideram poder descuidar a sua segurança interna). Prova disso, foi a tentativa frustrada de alguns contactos internacionais intransigentes em ceder as informações solicitadas.

Finalizado este trabalho foi possível apurar que a globalização, a partilha de interesses comuns e as alianças entre os diversos países do mundo coloca-os, principalmente os ocidentais, sob uma ameaça potencial e um risco permanente da possibilidade de atentados terroristas. Portugal, ainda que numa menor dimensão, não ficou completamente imune às diversas evoluções do terrorismo e tem sido visado por acções de diversa natureza, levantando ao Estado a questão do equilíbrio entre as medidas de segurança necessárias, ao efectivar o controlo e promover a segurança sem invadir os mais elementares direitos, em particular a dignidade da pessoa humana.

Pelas inúmeras ligações que são estabelecidas através das rotas aéreas, envolvendo diversos países, o transporte aéreo torna-se num alvo apetecível para as organizações terroristas, pois garante alguns dos seus principais objectivos como a visibilidade, o impacto e o medo global. Neste prisma, também Portugal está permanentemente sobre uma ameaça potencial, ainda que possa ser mais atractivo provocar um atentado a partir de território nacional, v.g. atentado no voo 253 da *Northwest Airlines* a 25 de Dezembro de 2009. Estes actos têm levado à adopção de diversas medidas de segurança, de entre as quais se deu aqui destaque aos agentes de segurança a bordo, i.e., elementos que “viajam” dissimulados entre os restantes passageiros, com a função de combater todos os actos cometidos por indivíduos, que coloquem em causa a segurança da aeronave, passageiros e tripulações. Devido ao elevado grau de dificuldade que estes elementos poderão ter de enfrentar na sua vida profissional, estes são sujeitos a um rigoroso recrutamento e uma formação especializada.

Ainda que esta medida de segurança se traduza num aumento significativo da segurança a bordo das aeronaves, a sua utilização não é totalmente consensual. O embrião da cooperação policial e judiciária vai também no sentido de configurar uma maior capacidade dos Estados-Membros prevenirem o desenvolvimento de ataques terroristas

como o que atingiu os EUA, em 11 de Setembro de 2001, tendo em conta que algumas organizações terroristas possuem sólidos tentáculos no seio dos Estados-Membros. Assim, urge a necessidade de se encontrar um projecto político comum, que privilegie o voluntarismo de todos os Estados-Membros na criação de ASB, e dessa forma, ir ao encontro das linhas de acção principais do “Céu Único Europeu”¹²², não sendo apenas uma medida exclusiva de alguns países.

Mesmo em questões fulcrais como a da segurança da União, existem ainda resistências por parte de alguns Estados em ceder parcelas da sua soberania, que são apenas superadas pelos mecanismos de flexibilização trazidos com o Tratado de Lisboa.

Esta controvérsia tem conduzido a que em alternativa, as transportadoras aéreas e pilotos tenham colocado a hipótese de estes viajarem armados, o que não parece muito prudente, tendo em conta que os pilotos não possuem a formação necessária para fazer uso de armas de fogo, além de que, após abrir a porta do cockpit para enfrentarem o *hijacker*, anulavam uma das medidas adoptadas pós-11 de Setembro, isto é, o reforço das portas de cockpit.

O recrutamento de homens ocidentais, a utilização de mulheres, ou dos próprios funcionários do aeroporto por parte das organizações terroristas para perpetrar actos de interferência ilícita, vai ao encontro de uma das maiores preocupações verificadas nos questionários às tripulações, pois 49,5% dos inquiridos aponta o rastreio aos funcionários que têm acesso à aeronave como a medida de segurança preferencial.

Parece não existir por parte das tripulações portuguesas uma resistência na utilização de ASB, pois dos questionários aplicados, 64 % dos inquiridos concorda com sua aplicação, enquanto que 31% tem algumas dúvidas, que se acredita poderem ser debeladas, depois de esclarecidas as verdadeiras funções destes elementos. Com os questionários aplicados também ficou demonstrado que 48% (Sim) e 39% (talvez) dos inquiridos que fazem parte das tripulações consideram que a implementação de ASB, aumentaria o sentimento de confiança nas transportadoras aéreas portuguesas, o que de facto vai ao encontro das pretensões dos passageiros inquiridos, pois a maioria (36%), considera que essa deve ser a medida adoptada para prevenir possíveis atentados terroristas e 49,5% deles não se importam de suportar os custos adicionais que essa medida possa implicar. Considera-se também ser significativo que, os passageiros que viajam com mais

¹²² É um Programa que visa estabelecer um quadro de decisões simples, harmoniosas, claras e adequadas em todos os Estados-Membros e promover as adaptações para assegurar um melhoramento, principalmente ao nível da segurança operacional em toda a Europa.

frequência são aqueles que se sentem menos seguros, pois daqui pode depreender-se que os mesmos verificam e comprovam falhas ao nível das medidas de segurança adoptadas.

Acredita-se que a implementação de ASB em aeronaves será um mais-valia a adicionar às restantes medidas de segurança no âmbito do transporte aéreo, funcionando na pirâmide como a *ultima ratio* das medidas de segurança, não só para a prevenção de atentados terroristas, mas também para fazer face a outros actos de interferência ilícita, provocados por passageiros que coloquem em perigo a segurança do voo, ou ainda para efectuar escoltas de cidadãos que tenham sido objecto de medidas de afastamento. A sua utilização não viola os Princípios aos quais está subordinada a actividade policial e esta será, porventura, uma das medidas de segurança na aviação civil que menos interfira com os Direitos Fundamentais dos cidadãos, principalmente o respeito pela dignidade da pessoa humana.

A inclusão de ASB em voos considerados de risco elevado terá de partir essencialmente de uma opção política, que deve ter em conta que a adopção desta medida de segurança não visa apenas evitar *stricto sensu* atentados em território nacional, mas também voos com destinos a outros países. Contudo, e no que diz respeito a esta matéria, verificou-se que já foram dados passos importantes nesse sentido, com a possibilidade da ratificação do Tratado de *Prüm* por Portugal.

Por um lado, a implementação de ASB configura uma medida de segurança preventiva, agindo como elemento dissuasor, ao criar na consciência de um possível prevaricador a possibilidade de existirem elementos policiais a bordo de uma aeronave, e por outro, um sentimento de segurança nos seus passageiros e tripulações.

Ademais, a criação de um corpo especial, desta natureza, proporcionaria à PSP adquirir uma outra valência no que diz respeito à segurança dos transportes aéreos, e para a qual parece já estar preparada, mas também um dever de garantir o cumprimento dessa missão, se for essa a vontade do Estado, de modo a evitar o surgimento de um *Cisne Negro*.

Terminado este labor consideramos que será de todo o interesse, em futuros estudos neste âmbito envolver:

- As companhias de seguros, por ser crível que os prémios a pagar às seguradoras diminuiriam substancialmente, com a adopção de ASB;
- As transportadoras aéreas a fim de auscultar a sua opinião quanto à utilização desta medida, tendo em conta que, conforme os resultados aqui

apresentados, iria aumentar o grau de confiança dos seus clientes e consequentemente o provável aumento de passageiros;

- Tripulações que já tenham sido confrontadas com passageiros desordeiros que poderiam ter colocado em causa a segurança do voo, através da aplicação de entrevistas. No entanto, é certo que esta será, porventura, a tarefa mais difícil, tendo em conta que, pelo que foi perceptível e porque não dizê-lo compreensível, as transportadoras aéreas tendem a ocultar alguns desses factos, por temer que isso possa abalar a credibilidade da sua segurança.

Reinaldo Manuel Silva Canado
Aspirante a Oficial de Polícia

6. BIBLIOGRAFIA

- Amaral, D. F. do** (2002) *Do 11 de Setembro à crise no Iraque*, 5ª Edição, Lisboa, Bertrand Editora.
- Barbosa, P. G., Pereira, R., Anes, J.M., Baêna, M.S. de, Ribeiro, A.S.,** (2009), *As Teias do Terror: Novas Ameaças Globais*, Ésquilo – Edições e Multimédia, Lda.
- Beccaria, C.** (2007). *Dos Delitos e Das Penas* (2ª Edição) (Tradução de Dei Delitti e Delle Pene, por José de Faria Costa), Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian (Edição original de 1766).
- Beyer, M.**(2003). *Sky Marshals*, United States of America, Rosen Book Works, Inc.
- Boniface, P.** 2002, *As lições do 11 de Setembro de 2001*, Traduzido por Arnaldo M. A. Gonçalves, Lisboa, Livros Horizonte.
- Bravo, T.** (2008). “O terceiro pilar e a política europeia de justiça e assuntos internos”, in *Estudos de homenagem ao Professor Doutor Artur Anselmo*, Coimbra, Almedina, (p..
- Camisão, I, Lobo-Fernandes, L.** (2005). *Construir a Europa: o processo de integração entre a teoria e a história*, Parede, Principa.
- Chaseling, T.,** (1990). “Aviation security and airlines”, in Y. Alexander, E. Sochor, *Aerial piracy and aviation security*, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers, (p.21-31)
- Chomsky, N.** (2001). *Nova Iorque 11 de Setembro*, Tradução de Lúcia Geer, Lisboa, Editorial Caminho, SA.
- Clarke, J. L,** (2006), *Armies in homeland security: american and european perspectives*, Washington, D.C., US, National Defence University Press.
- Clemente, P. J. L.** (2008). “Islão: legado de Abraão” in *Estudos de homenagem ao Professor Doutor Artur Anselmo*, Coimbra, Almedina (p.87-118).
- Cosme, J.** (2006). *História da Polícia de Segurança Pública, das origens à actualidade*, Lisboa, Edições Sílabo, Lda (p.246).
- Dias, J. de F., Andrade, M. da C.** (1997). *Criminologia: o homem delinquente e a sociedade criminógena* (2ª Reimpressão), Coimbra, Coimbra Editora
- Elagab, O., Elagab, J.,** (2007). *International law documents relating to terrorism*, New York, Cavendish Publishing Ltd, (Edição original 1995).
- Férard, H.J.,** (1972). “ La convention de Montréal du 23 septembre 1971 pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile” in *Revue de science criminelle et de droit pénal comparé*, nº 1, Paris, (p.1-29).

- Fernandes, R. S.** (2001). *O Crime de Camarate*, Lisboa, Bertrand Editora.
- Giddens, A.** (2008). *Sociologia* (6ª Edição) (Tradução de Sociology, 4th Edition por Figueiredo, A., Baltazar, A.P.D., Silva, C. L. da, Matos, P., Gil, V), Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.
- Glassner, B.** (1999). *The culture of fear*, New York, US, Basic Books.
- Gouveia, J. B.,** (Coord.), (2007). *Estudos de direito aéreo*, Lisboa, Edições Almedina, S.A.
- Hammond, G. T.** (2001). *The mind of war – John Boyd and american security*, Washington, Smithsonian Books.
- Hewitt, S.** (2008). *The british war on terror: terrorism and counter-terrorism on the home front since 9/11*, Trowbridge, Wiltshire, Cromwell Press Ltd.
- Hill, M. M., Hill, A.** (2009). *Investigação por questionário (2ª Edição)*, Lisboa, Edições Sílabo, Lda.
- Hoffman, B.** (2006). *Inside terrorism*, New York, Columbia University Press (Edição original 1954).
- John, P. S.,** (1991). *Air piracy, airport security, and international terrorism: winning the war against hijackers*, London, Quorum Books.
- Kissinger, H., Demange O.** (2003). *La puissance américaine*, Paris, Fayard.
- Kushner, H. W.** (2002) *Encyclopedia of terrorism*, California, Sage Publications.
- Lamadrid, M.A.S.** (1980). “La seguridad en la aviación civil en el derecho internacional penal” in *Anuário de derecho penal y ciencias penales*, España, Boletín Oficial del Estado, Tomo 33 (p. 663-688).
- Machado, C.** (2004). *Crime e insegurança: discurso do medo, imagem do outro*, Lisboa, Notícias Editorial.
- Manunta, G.** (2000). *Defining security*, UK, Diogenes Paper n. 1, Cranfield Security Centre, The Royal Military College of Science, Cranfield University.
- Margarido, E.** (1996). “Notas sobre a segurança aeroportuária” in *Revista de Investigação Criminal e Justiça*, (pp. 32-35).
- McWhinney, Edward,** (1987) *The illegal diversion of aircraft and international law*, Dordrecht, Netherlands, Marinus Nijhoff Publishers.
- Miller, F.P. , Vandome, A.F., McBrewster, J.** (2009). *Federal Air Marshal Service*, Beau Bassin, Mauritius, Alphascript Publishing.
- Moreira, A.** (2003). *Ciência política*, Coimbra, Almedina.
- _____, A. (2002), *Teoria das Relações Internacionais*, Coimbra, Almedina.

- Mulligan, M.**, (2002) “Federal Air Marshals: Protecting the not-so-friendly skies” in *S.W.A.T. weapons, tactics & training for the real world* (Maio), U.S.
- Oliveira, J. F. de**, (2006). *As políticas de segurança e os modelos de policiamento: a emergência do policiamento de proximidade*, Coimbra, Almedina.
- Oliveros, M. N.**, (1988). *El terrorismo y la responsabilidad internacional del Estado*, Buenos Aires, Ediciones Depalma.
- Peyroteo, J.** (1996). A Segurança na aviação civil. *Revista de Investigação Criminal e Justiça*, nº5, (p.23-28).
- Pereira, A., Poupá, C.** (2008), *Como escrever uma tese monografia ou livro usando o word (4ª Edição)*, Lisboa, Edições Sílabo, Lda.
- Price, J.C., Forrest, J.S.** (2009), *Practical aviation security: predicting and preventing future threats*, Burlington, Elsevier.
- Rodrigues, G.** (2006). *Aviação civil – acordos e convenções internacionais – anotados*, Lisboa: Edições INAC.
- Santos, L. T.**, (2008). “Infra-estruturas nacionais críticas e sectores de interesse económico vitais: prevenção, protecção e resposta às ameaças da segurança da aviação civil”, in *Revista Segurança e Defesa nº 6*, (p. 51-55).
- _____, L. T., (2009). “Ao encontro de uma segurança balanceada” in *Flight Magazine*, (Edição de 01/07/2009), (p.55-57).
- Schneier, B.**, (2003). *Beyond fear, thinking sensibly about security in an uncertain world*, New York, Copernicus Books.
- Souter, J.** (2006). *Air marshal and careers in transportation security*, Berkeley Heights, NJ, Enslow Publishers, Inc.
- Tailon, J. P. de B.**, (2002). *Hijacking and hostages: Government Responses to Terrorism*, Westport, Greenwood Publishing Group, Inc.
- Taleb, N. N.** (2007). *The black swan*, New York, US: Random House.
- Thomas, A. R.** (2003). *Aviation security: the new challenges of air travel*, New York, US, Prometheus Books.
- Torres, A.**(2004). “Terrorismo : o apocalipse da razão?” in Moreira, A. et al, *Terrorismo*, Coimbra, Almedina.
- Trento, S. B., Trento, J. B.** (2007). *Unsafe at any altitude*. New Hampshire, US, Steerforth Press.
- Valente, M.M.G.** (2009). *Teoria geral do direito policial*, 2ª Edição, Coimbra, Edições Almedina, SA.

Wallis, R. (2003). *How safe are our skies? Assessing the airlines' response to terrorism*, London, Praeger.

Worley, J. O., 2003, *Legends of a Sky Marshal*, Alexandria, USA, Washington House.

6.1. OUTROS LIVROS E ARTIGOS ON-LINE

Albuquerque, C. (2010). *Falha de controle em Munique reabre debate sobre segurança em aeroportos alemães*, Consultado em 03 de Fevereiro de 2010, em dw-world.de: <http://www.dw-world.de/dw/article/0,,5155955,00.html>

Bockstette, C., (2008). *Jihadist Terrorist Use Of Strategic Communication Management Techniques*, Consultado em 10 de Janeiro de 2009, em George C. Marshall European Center for Security Studies: http://www.marshallcenter.org/mcpublicweb/MCDocs/files/College/F_Publications/occPapers/occ-paper_20-en.pdf

Cavalcante, V. *Los alguaciles del Aire no se improvisan*. Consultado em 01 de Janeiro de 2010, em Segured.com: <http://www.segured.com/index.php?article=440&od=2>

Emling, G. apud Rider E.(2003) *Handguns and air marshals*, Consultado em 13 de Agosto de 2009, em Airlines.net: <http://www.airliners.net/aviation-articles/read.main?id=64>

Europol,(2009). *EU Terrorism situation and trend report*, Consultado em 10 de Janeiro de 2010 em [Europol.europa.eu](http://www.europol.europa.eu/publications/EU_Terrorism_Situation_and_Trend_Report_TE-SAT/TESAT2009.pdf) em: http://www.europol.europa.eu/publications/EU_Terrorism_Situation_and_Trend_Report_TE-SAT/TESAT2009.pdf

Harris Interactive Public Relations Research, (2008). *A Study about Air Marshals*. Consultado em 20 de Setembro de 2009, em [S3.amazonaws.com](http://s3.amazonaws.com/propublica/assets/air_marshall/pp_harris_airmarshals_datasheet.pdf): http://s3.amazonaws.com/propublica/assets/air_marshall/pp_harris_airmarshals_datasheet.pdf

Hugger, J. (2002). *El Al passenger charged with attempted hijack*, Consultado em 06 de Outubro de 2009, em The Independent World: <http://www.independent.co.uk/news/world/middle-east/el-al-passenger-charged-withattempted-hijack-609159.html>

ISRAEL SECURITY AGENCY (Shin Bet), *Anne-Marie Murphy Case* (1986,) Consultado em 07 de Outubro de 2009 em: <http://www.shabak.gov.il/english/history/affairs/pages/anne-mariemurphycase.aspx>

Knowlton, B., Mazzetti M., (2008), *U.S. fears Qaeda is extending its reach*, Consultado em 02 de Novembro de 2009, em The New York Times: <http://www.ihl.com/articles/2008/02/05/america/terror.php>

Moss, M., Mekhennet S., (2008), *The new face of al-Qaeda*, Consultado em 04 de Novembro de 2009, em News.scotsman.com: <http://news.scotsman.com/internationalterrorism/The-new-face-of-alQaeda.3952546.jp>

National Commission on Terrorism Attacks upon the United States, Staff Statement n.5, *Overview of the enemy*, Consultado em 08 de Outubro de 2009, em http://www.globalsecurity.org/security/library/congress/9-11_commission/040616-staff_statement_15.pdf

Saba, A., (2004), *The customs security officer (cso) – a.k.a.sky marshal*, Consultado em 03 de Dezembro de 2009, em http://www.cbp.gov/xp/CustomsToday/2004/June/other/sky_marshal.xml

Schissler, M. O., (2007), *The global war on terrorism: strategy for the long war*, Consultado em 05 de Outubro de 2009, em http://www.dtic.mil/ndia/2006psa_psts/schiss.pdf

The American Chamber of Commerce in Singapore (2008), *Protecting Israel's busiest airport: the success of Ben Gurion International Airport (Tel Aviv)*, Consultado em 11 de Novembro de 2009, em: <http://www.memberservicecenter.org/irmweb/wc.dll/insincoc?id=insincoc&doc=events/event&kn=383>

Tucker, J. B. (2003), *Strategies for countering terrorism: lessons from the Israeli experience*, Consultado em 14 de Novembro de 2009, em <http://www.homelandsecurity.org/journal/Articles/tuckerisrael.html>

Ulph, S., (2005). “Al-Qaeda's Strategy Until 2020” in, *US, global terrorism analysis*, Consultado em 19 de Setembro de 2009, em Free Republic: <http://www.freerepublic.com/focus/f-news/1371391/posts>

Embassy events 2006, *U.S. Air Marshals in Poland*, Consultado a 10 de Novembro de 2009 em Warsaw.Poland, em: <http://poland.usembassy.gov/poland/holley.html>

Valente, A. (2010). *Países europeus divergem quanto a emprego de escaneadores de corpo*, Consultado em 10 de Fevereiro de 2010, em dw-world.de: <http://www.dw-world.de/dw/article/0,,5097240,00.html>

Verhovek, S. H., (2008). *A Nation Challenged: The Marshals; Security Technology*,

With an Eye on a Slice of the Sky Marshal Pie, Consultado em 01 de Outubro de 2009, em The New York Times: [http://www.nytimes.com/2001/12/30/us/nation-challengedmarshals-security-technology-with-eye-slice-sky-](http://www.nytimes.com/2001/12/30/us/nation-challengedmarshals-security-technology-with-eye-slice-sky-marshals.html?scp=1&sq=A%20Nation%20Challenged:%20The%20Marshals;%20Security%20Technology,%20With%20an%20Eye%20on%20a%20Slice%20of%20the%20Sky%20Marshal%20Pie%E2%80%9D%20&st=cse)

[marshals.html?scp=1&sq=A%20Nation%20Challenged:%20The%20Marshals;%20Security%20Technology,%20With%20an%20Eye%20on%20a%20Slice%20of%20the%20Sky%20Marshal%20Pie%E2%80%9D%20&st=cse](http://www.nytimes.com/2001/12/30/us/nation-challengedmarshals-security-technology-with-eye-slice-sky-marshals.html?scp=1&sq=A%20Nation%20Challenged:%20The%20Marshals;%20Security%20Technology,%20With%20an%20Eye%20on%20a%20Slice%20of%20the%20Sky%20Marshal%20Pie%E2%80%9D%20&st=cse)

Vincent, B.H. (2009). *Guns & interceptors: a professional system*, Consultado em 30 de Junho de 2009, em Asiwebsite.com: <http://www.asiwebsite.com/gunspilotsinterceptors.pdf>
War on terrorism. Israel's International Airport Selects Rontal's SimGuard for Security Planning, Consultado em 06 de Junho de 2009, em <http://terrorism-online.blogspot.com/2007/10/israels-internationalairport-selects.html>

Yerman, J. (2009) *Sig Sauer: air marshals to carry Sig Sauer P250 Compact Pistol*, Consultado em 20 de Fevereiro de 2010, em NowPublic: <http://www.nowpublic.com/world/sig-sauer-air-marshals-carry-sig-sauer-p250-compact-pistol-2544415.html>

Zetter, K. (2005), *Why racial profiling doesn't work, Terrorist attacks have been carried out by people of all ethnicities. What police need to look for is strange behavior, not dark skin*, Consultado em 10 de Novembro de 2009, em Salon.com: http://dir.salon.com/story/news/feature/2005/08/22/racial_profiling/print.html

6.2. TRABALHOS ACADÉMICOS

Basto, J.P.P de O.F. (2008). *Carreiras de tiro: introdução aos princípios, técnicas e dispositivos conducentes à sua optimização*, Dissertação para a obtenção do grau de Mestre em Engenharia Militar, Lisboa, Instituto Superior Técnico

Lima, A. V. F. (2009). *A segurança da aviação civil, funções da PSP*, Trabalho Final Inédito no âmbito do III Curso de Direcção e Estratégia Policial, Lisboa, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna

Torres, J. M. de M. (2007). *Terrorismo islâmico: gestão dos riscos para a segurança nacional*, Monografia de Licenciatura em Ciências Policiais, Estoril, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna

Vieira, L. (2003). *Segurança na aviação civil: a estratégia portuguesa versus estratégia europeia*, Dissertação de Licenciatura em Ciências Policiais, Lisboa, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna

6.3. LEGISLAÇÃO CONSULTADA

Constituição da República Portuguesa
Lei Orgânica da Polícia de Segurança Pública
Lei de Segurança Interna
Lei Quadro da Política Criminal
Convenção de Chicago
Convenção de Haia
Convenção de Montreal
Convenção de Tóquio
Tratado de *Prüm*

6.4. SITES CONSULTADOS

<http://ec.europa.eu>
<http://jobs.faa.gov>
<http://jorgesampaio.pt>
<http://news.bbc.co.uk>
<http://poland.usembassy.gov>
<http://portal.ipl.pt>
<http://www.acnur.org>
<http://www.afp.gov.au>
<http://www.aviationlatam.com>
<http://www.eu2007.pt>
<http://www.fedpol.ch>
<http://www.highbeam.com>
<http://www.kkjpd.ch>
<http://www.usatoday.com>
<http://www.zivilgesetzbuch.ch>

APÊNDICES

I - AMOSTRA: PASSAGEIROS

Sexo	Frequência	Porcentagem
Masculino	105	52,5%
Feminino	95	47,5%
Total	200	100%

Tabela I.1 - Análise descritiva da variável GÊNERO

Idade	Frequência	Porcentagem
Menos de 18 anos	2	1%
Dos 18 aos 28 anos	49	24,5%
Dos 29 aos 39 anos	61	30,5%
Mais de 40 anos	88	44%
Total	200	100%

Tabela I.2 - Análise descritiva da variável IDADE

	Frequência	Porcentagem
Ensino Básico	19	9,5%
Ensino Secundário	51	25,5%
Ensino Superior	130	65%
Total	200	100%

Tabela I.3 – Análise descritiva da variável HABILITAÇÕES LITERÁRIAS

Tabela de Frequências: idade * habilitações literárias * sexo					
SEXO	IDADE	HABILITAÇÕES LITERÁRIAS			TOTAL
		Ensino Básico	Ensino Secundário	Ensino Superior	
Masculino	menos de 18 anos	0	1	0	1
	dos 18 aos 28 anos	1	9	21	31
	dos 29 aos 39 anos	1	7	19	27
	mais de 40 anos	10	11	25	46
	TOTAL	12	28	65	105
Feminino	menos de 18 anos	1	0	0	1
	dos 18 aos 28 anos	0	8	10	18
	dos 29 aos 39 anos	1	2	31	34
	mais de 40 anos	5	13	24	42
	TOTAL	7	23	65	95

Tabela I.4 – Tabela de Frequências: IDADE*HABILITAÇÕES LITERÁRIAS*SEXO

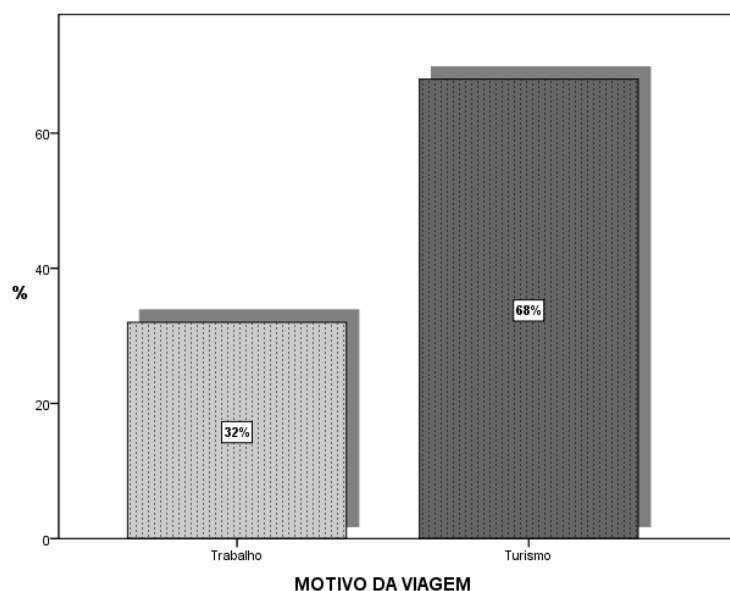


Gráfico I.1 – Análise descritiva da variável MOTIVO DA VIAGEM

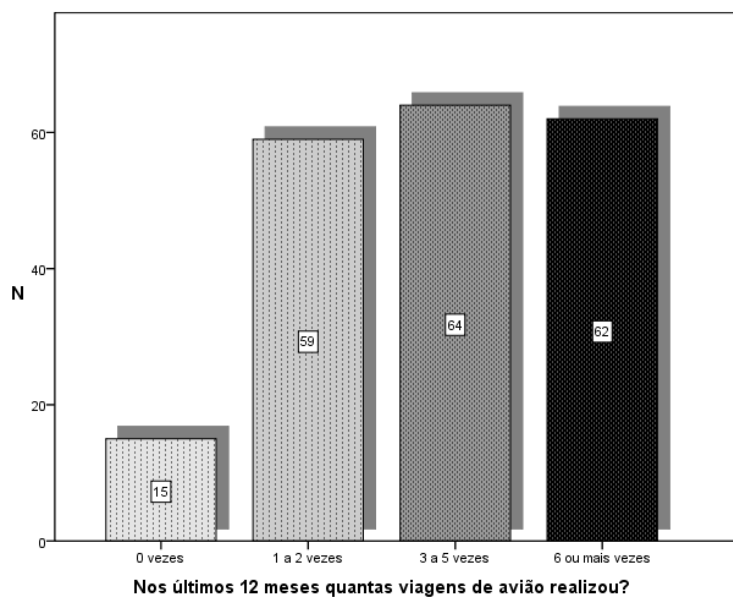


Gráfico I.2 – Análise descritiva da variável NÚMERO DE VIAGENS NOS ÚLTIMOS 12 MESES

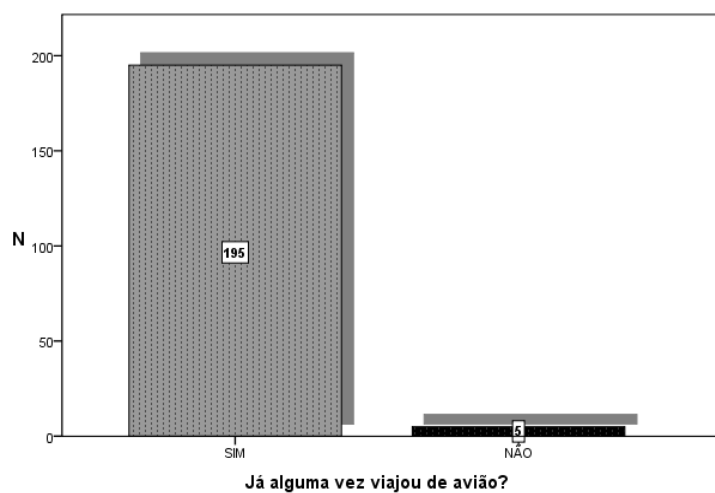


Gráfico I.3 – Análise descritiva da variável ALGUMA VEZ VIAJOU DE AVIÃO

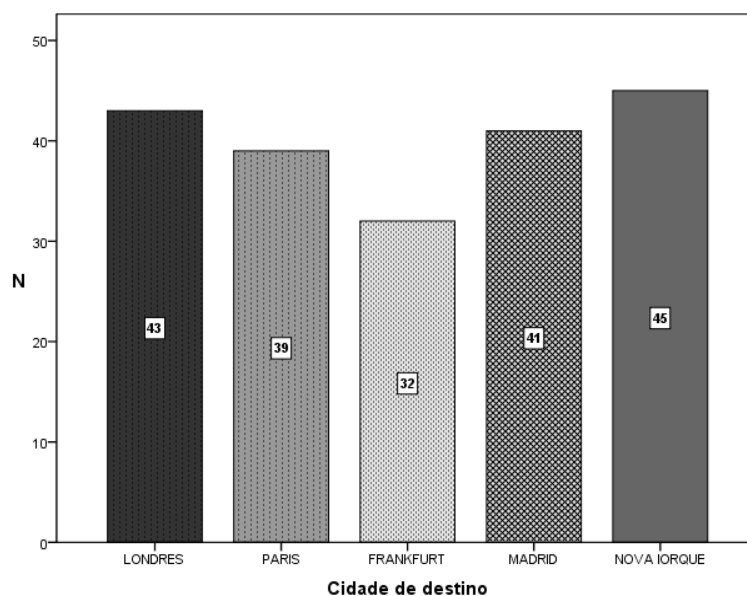


Gráfico I.4 – Análise descritiva da variável CIDADE DE DESTINO DA VIAGEM

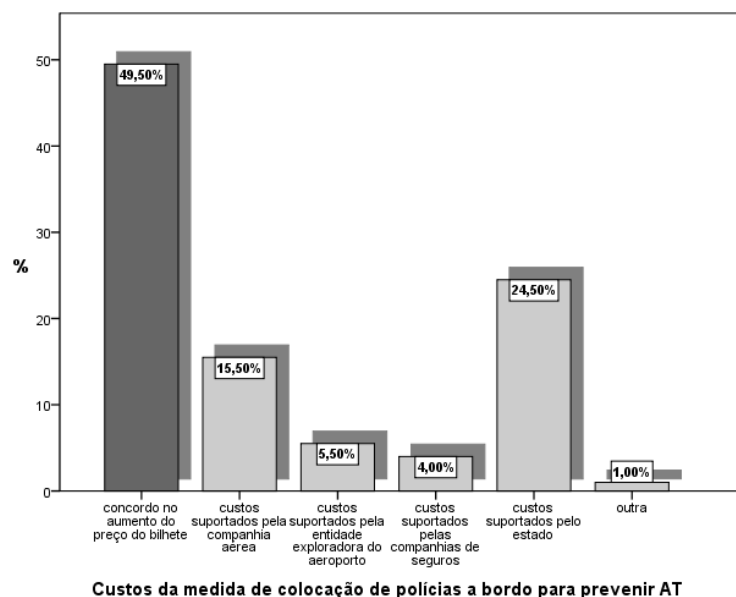


Gráfico I.5 – Variáveis medidas para aferir de quem suporta os custos

II - AMOSTRA: TRIPULAÇÕES

Sexo	Frequência	Percentagem
Masculino	31	31%
Feminino	69	69%
Total	100	100%

Tabela II.1 – Análise descritiva da variável SEXO

Idade	Frequência	Percentagem
Menos de 27 anos	22	22%
Dos 28 aos 38 anos	53	53%
Dos 29 aos 39 anos	23	23%
Mais de 50 anos	2	2%
Total	100	100%

Tabela II.2 – Análise descritiva da variável IDADE

	Frequência	Percentagem
Ensino Secundário	24	24%
Ensino Superior	76	76%
Total	100	100%

Tabela II.3 – HABILITAÇÕES LITERÁRIAS

	Frequência	Percentagem
menos de 5 anos	39	39%
de 5 a 10 anos	12	12%
de 10 a 15 anos	26	26%
de 15 a 20 anos	14	14%
mais de 20 anos	9	9%
Total	100	100%

Tabela II.4 – EXERCÍCIO DA ACTIVIDADE

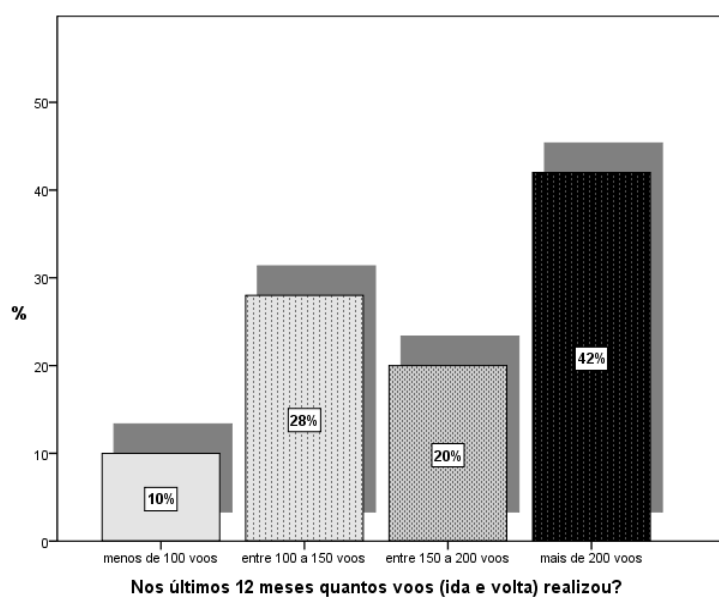


Gráfico II.1 – Análise descritiva da variável NÚMERO DE VOOS NOS ÚLTIMOS 12 MESES

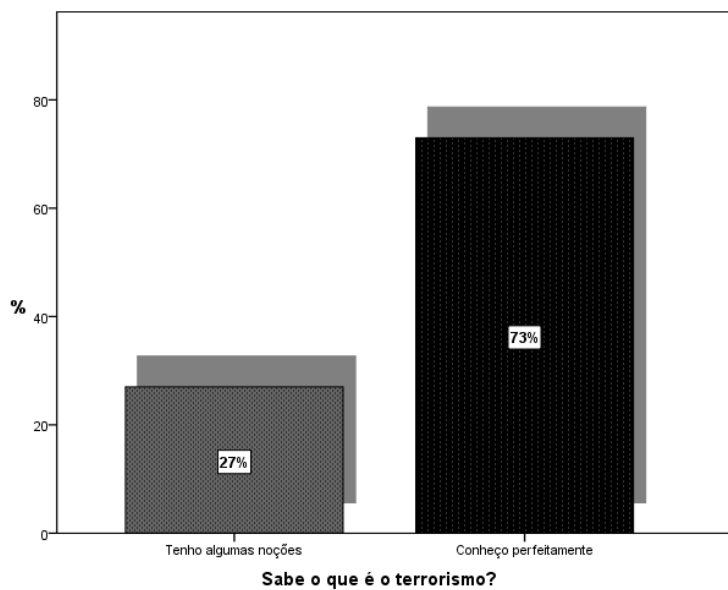


Gráfico II.2 - Análise descritiva da variável SABE O QUE É O TERRORISMO

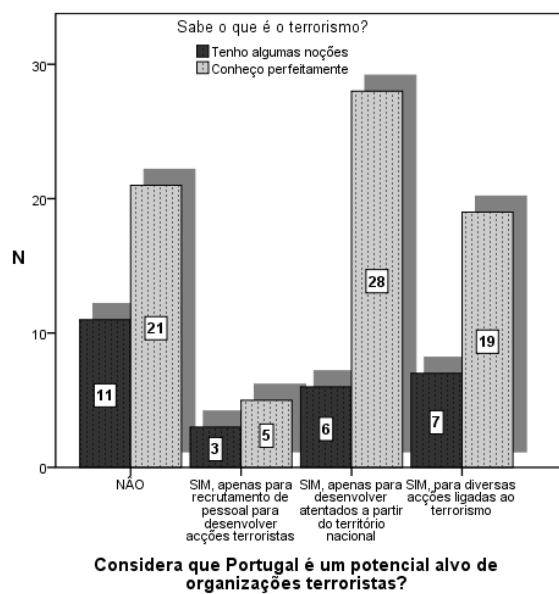


Gráfico II.3 – Distribuição do conhecimento do que é o terrorismo no estudo

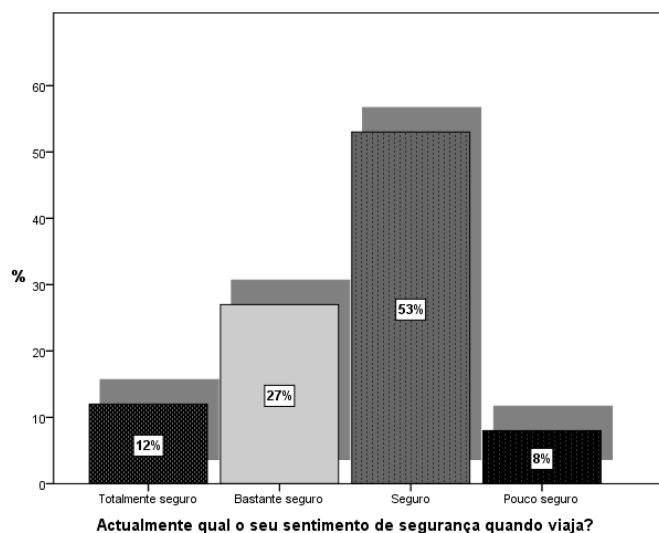
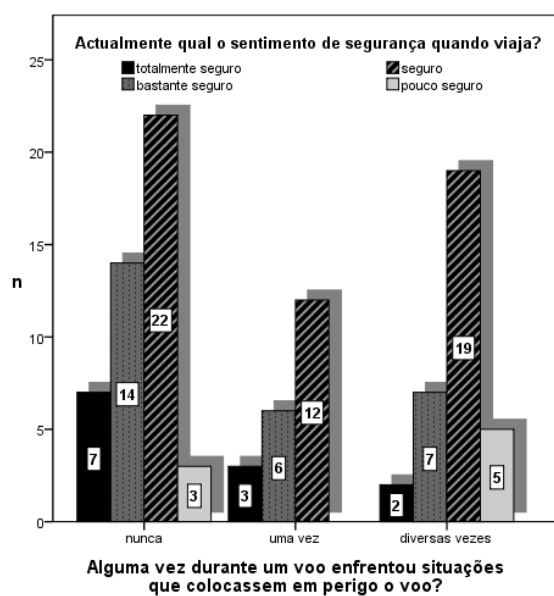


Gráfico II.4 – Variável do sentimento de segurança quando viaja

Gráfico II.5 – Variáveis medidas sentimento de insegurança *versus* enfrentar situações que colocassem em perigo o voo

III - QUESTIONÁRIO : PASSAGEIROS



INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS

E SEGURANÇA INTERNA

Questi. nº _____

SEGURANÇA NA AVIAÇÃO CIVIL: NECESSIDADE DE "AIR MARSHALS"

QUESTIONÁRIO

Este questionário destina-se a avaliar o grau de satisfação dos passageiros da Aviação Civil, no que diz respeito à sua segurança, tendo como objectivo, única e exclusivamente, a realização de um trabalho científico e académico, no âmbito do Mestrado Integrado em Ciências Policiais, ministrado no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna.

Por favor, responda com um X a uma só resposta em cada questão.

1. Cidade de destino:

- ☐ 1. Londres
☐ 2. Paris
☐ 3. Frankfurt
☐ 4. Madrid
☐ 5. Nova Iorque

2. Já alguma vez viajou de avião?

- ☐ 1. Sim
☐ 2. Não

3. Nos últimos 12 meses, quantas viagens de avião realizou?

- ☐ 1. 0 vezes
☐ 2. 1 a 2 vezes
☐ 3. 3 a 5 vezes
☐ 4. 6 ou mais vezes

4. Actualmente como se sente em termos de segurança, quando viaja?

- ☐ 1. Totalmente seguro(a) Passe à perg. 6.
☐ 2. Bastante seguro(a) Passe à perg. 6.
☐ 3. Seguro(a) Passe à perg. 6.
☐ 4. Pouco seguro(a)
☐ 5. Nada seguro(a)

5. Se sente pouco ou nada seguro, indique o(s) motivo(s):

- ☐ 1. Receio (psicológico) de viajar
☐ 2. Receio de avaria do avião
☐ 3. Receio de mau tempo durante o voo
☐ 4. Receio de ataques terroristas
☐ 5. Outro. Qual? _____

6. Existe algum ou alguns aspectos que o preocupem ou causem receio nas viagens de avião?

- ☐ 1. Sim.
Qual? _____
☐ 2. Não

7. No caso de possibilidade de ataque terrorista, que medidas considera que devem ser tomadas para o prevenir?

- ☐ 1. Intensificar as medidas de controlo de bagagens
☐ 2. Mais policiamento no aeroporto
☐ 3. Colocação de polícias a bordo do avião
☐ 4. Intensificar as medidas de controlo de passageiros
☐ 5. Outra. Qual? _____

8. Relativamente à colocação de polícias a bordo para prevenir ataques terroristas, o que pensa desta medida se isso implicar um aumento no preço do seu bilhete?

- ☐ 1. Concordo
☐ 2. Não Concordo

9. Se não concorda, quem considera que deve suportar os custos?

- ☐ 1. Companhia aérea
☐ 2. Entidade exploradora do aeroporto
☐ 3. Companhias de seguros
☐ 4. Estado
☐ 5. Outra. Qual? _____

CONTINUA, VPF



Verso do Questionário

10. Sexo:

- ☐ 1. Masculino
☐ 2. Feminino

11. Idade:

- ☐ 1. Menos de 18 anos
☐ 2. Dos 18 aos 28 anos
☐ 3. Dos 29 aos 39 anos
☐ 4. Mais de 40 anos

12. Motivo da viagem

- ☐ 1. Trabalho
☐ 2. Turismo

13. Habilitações Literárias

- ☐ 1. Não sabe ler, nem escrever
☐ 2. Ensino Básico
☐ 3. Ensino Secundário
☐ 4. Ensino Superior

14. Costuma viajar com crianças:

- ☐ 1. Sim
☐ 2. Não

Muito Obrigado pela atenção dispensada.



IV - QUESTIONÁRIO: PASSAGEIROS (INGLÊS)



INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS
E SEGURANÇA INTERNA

Questi. nº _____

CIVIL AVIATION SECURITY: THE NEED FOR "Air Marshals"

QUESTIONNAIRE

This questionnaire is intended to assess passenger satisfaction for Civil Aviation, regarding their security, aimed solely and exclusively to carry out a scientific and academic purpose, under the Master degree in Police Sciences, taught at the Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna.

Please answer with an X, only one, the following questions.

1. City of destination:

- ☐ 1. London
☐ 2. Paris
☐ 3. Frankfurt
☐ 4. Madrid
☐ 5. New York

2. Have you ever travelled by airplane?

- ☐ 1. Yes
☐ 2. No

3. In the past 12 months, how many plane trips have you made?

- ☐ 1. 0 times
☐ 2. 1 to 2 times
☐ 3. 3 to 5 times
☐ 4. 6 or more times

4. How you feel in terms of security when travel?

- ☐ 1. Totally safe. (Go to question 5)
☐ 2. Enough safe (Go to question 5)
☐ 3. Safe (Go to question 5)
☐ 4. Little safe
☐ 5. Nothing safe

5. If you feel little or nothing safe, please give the reason(s):

- ☐ 1. Fear (psychological) to travel
☐ 2. Fear of failure of the plane
☐ 3. Fear of bad weather during the flight
☐ 4. Fear of terrorist attacks
☐ 5. Other. Which?

6. There is one or some aspects that concern you or causes you fear in the air travel?

- ☐ 1. Yes. What? _____
☐ 2. No

7. In the case of a possible terrorist attack, in your opinion, Which measures must be taken to prevent it?

- ☐ 1. Strengthen measures to control storage
☐ 2. More police at the airport
☐ 3. Putting police on board in the aircraft
☐ 4. Strengthen measures to control passenger
☐ 5. Other. Which? _____

8. For the placement of police officers on board to prevent terrorist attacks, what do you think of this as if it implies an increase in the price of your ticket?

- ☐ 1. Agree (Go to question 10)
☐ 2. Disagree

9. If you disagree, who considers that must bear the costs?

- ☐ 1. Airline
☐ 2. The operator of the airport
☐ 3. Insurance Companies
☐ 4. Government
☐ 5. Other. Which? _____

CONTINUE, PLEASE TURN



Verso do Questionário

10. Sex:

- ☐ 1. Male
☐ 2. Female

11. Age:

- ☐ 1. Under 18 years
☐ 2. 18 to 28 years
☐ 3. 29 to 39 years
☐ 4. More than 40 years

12. Purpose of trip

- ☐ 1. Work
☐ 2. Tourism

13. Qualifications

- ☐ 1. Not read or write
☐ 2. Elementary
☐ 3. Secondary
☐ 4. Higher

14. Travel with children ? :

- ☐ 1. Yes
☐ 2. No

Thank you for your attention.

GOOD TRIP !!!



V - QUESTIONÁRIO: TRIPULAÇÕES



INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS

E SEGURANÇA INTERNA

Questi. nº _____

SEGURANÇA NA AVIAÇÃO CIVIL: NECESSIDADE DE "AIR MARSHALS"

QUESTIONÁRIO

Este questionário destina-se a avaliar o grau de satisfação das Tripulações e respectivos Comandantes das aeronaves, no que diz respeito à sua segurança e à do voo, tendo como objectivo, única e exclusivamente, a realização de um trabalho científico e académico, no âmbito do Mestrado Integrado em Ciências Policiais, ministrado no Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna.

Por favor, responda com um X a uma só resposta em cada questão.

1. Sabe o que é o Terrorismo?

- ☐ 1. Não sei
☐ 2. Tenho algumas noções
☐ 3. Sim, conheço perfeitamente

2. Considera que Portugal é um potencial alvo de organizações terroristas?

- ☐ 1. Não
☐ 2. Apenas para recrutamento de pessoal para desenvolver acções terroristas
☐ 3. Apenas para desenvolver atentados a partir do território nacional
☐ 4. Sim, para diversas acções ligadas ao terrorismo

3. Nos últimos 12 meses, quantos voos (ida e volta) realizou?

- ☐ 1. Menos de 100 voos
☐ 2. 100 a 150 voos
☐ 3. 150 a 200 voos
☐ 4. 200 ou mais voos

4. Actualmente, qual o seu sentimento de segurança, quando viaja?

- ☐ 1. Totalmente seguro(a) Passe à perg. 6.
☐ 2. Bastante seguro(a) Passe à perg. 6.
☐ 3. Seguro(a) Passe à perg. 6.
☐ 4. Pouco seguro(a)
☐ 5. Nada seguro(a)

5. Se sente pouco ou nada seguro, indique o(s) motivo(s):

- ☐ 1. Receio de avaria em voo
☐ 2. Receio de incidentes com passageiros
☐ 3. Receio de mau tempo durante o voo
☐ 4. Receio de atentados terroristas
☐ 5. Outro. Qual?

6. Alguma vez, durante um voo teve de enfrentar situações, provocadas por acção humana, que colocassem em perigo a segurança do mesmo?

- ☐ 1. Nunca
☐ 2. Sim, uma vez
☐ 3. Sim, Diversas vezes
☐ 4. Sim, frequentemente

7. Como considera as Companhias Aéreas Portuguesas face a atentados terroristas?

- ☐ 1. São muito vulneráveis
☐ 2. São vulneráveis
☐ 3. São pouco vulneráveis
☐ 4. Não são de todo vulneráveis

8. Quais as medidas que considera que devem ser tomadas para prevenir um atentado terrorista? (Escolha no máximo 3 respostas)

- ☐ 1. Intensificar as medidas de controlo de bagagens de porão
☐ 2. Intensificar as medidas de controlo de passageiros
☐ 3. Intensificar as medidas de controlo de bagagens de cabine
☐ 4. Mais policiamento no aeroporto
☐ 5. Colocação de polícias a bordo do avião, devidamente treinados
☐ 6. Aumentar a fiscalização de todas as pessoas que têm acesso à aeronave (catering, limpezas, etc.)
☐ 7. Aquisição de mais e melhor tecnologia para detecção de explosivos
☐ 8. Aquisição de mais e melhor tecnologia para detecção de metais
☐ 9. Aumento da supervisão dos operadores dos equipamentos de rastreio
☐ 10. Outra. Qual? _____

CONTINUA, VPF

Verso do Questionário

9. O que pensa na utilização de polícias a bordo durante um voo, para a prevenção de actos de interferência ilícita, nomeadamente atentados terroristas?

- ☐ 1. Concordo
☐ 2. Não Concordo
☐ 3. Tenho dúvidas

10. Considera que os passageiros sentiriam mais confiança nas Companhias Aéreas com a utilização de Elementos policiais a bordo das aeronaves durante um voo?

- ☐ 1. Não sei
☐ 2. Não
☐ 3. Talvez
☐ 4. Sim

11. Sexo:

- ☐ 1. Masculino
☐ 2. Feminino

12. Idade:

- ☐ 1. Menos de 27 anos
☐ 2. Dos 28 aos 38 anos
☐ 3. Dos 39 aos 49 anos
☐ 4. Mais de 50 anos

13. Habilitações Literárias

- ☐ 1. Ensino Básico
☐ 2. Ensino Secundário
☐ 3. Ensino Superior

14. Qual a sua função?

- ☐ 1. Piloto e/ou Comandante de Voo
☐ 2. Pessoal Navegante Comercial ou de Cabine

15. Exerce essa actividade há quanto tempo?

- ☐ 1. Menos de 5 anos
☐ 2. De 5 a 10 anos
☐ 3. De 10 a 15 anos
☐ 4. De 15 a 20 anos
☐ 5. Mais de 20 anos

Muito Obrigado pela atenção dispensada.

BONS VOOS!!!



VI - QUESTIONÁRIO: ENTIDADE ESTRANGEIRA (INGLÊS)



S. R.
Ministério da Administração Interna
Polícia de Segurança Pública
INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA
QUESTIONNAIRE



This questionnaire intends to get a proficient knowledge of the Air Marshals' work, how they were implemented and how they work, in order to ascertain the feasibility of an identical subunit in the Polícia de Segurança Pública in Portugal and it is designed solely to pursuit a scientific and academic work under the Master degree in Police Sciences, taught at the Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna.

1. How do you name the elements that make police security on aircraft board?

■

2. Are these elements Police officers?

- ☐ 1. Yes
☐ 2. No

2. They belong to :

- ☐ 1. A Constabulary
☐ 2. A Special unit counter-terrorism
☐ 3. Special forces created for the purpose

3. For how long have you taken this measure of security in your country?

- ☐ 1. < 5 years
☐ 2. ≥ 5 and < 10 years
☐ 3. ≥ 10 and < 20 years
☐ 4. Over 20 years

4. How many elements began security activities on aircraft board?

- ☐ 1. < 20 Elements
☐ 2. ≥ 20 and < 50 Elements
☐ 3. ≥ 50 and < 100 Elements
☐ 4. ≥ 100 and < 200 Elements
☐ 5. ≥ 200 Elements

5. Which are the criteria to join this unit?

- ☐ 1. Psychological / psychometric testing
☐ 2. Physical examination
☐ 3. Written examinations
☐ 4. Pass a specialized course
☐ 5. Age. What is the age limit? ■
☐ 6. Other. What? ■

6. Which are the characteristics the most valued in these elements?

- ☐ 1. Good physical fitness
☐ 2. Field in the fighting arts
☐ 3. Skilled shooters
☐ 4. Excellent theoretical knowledge (law, psychology, sociology, etc...)
☐ 5. Others. Which? ■

7. How long does the former formation for the elements of security on aircraft board take?

■ months

8. Which kind of training is given ?

(Put 10 [most important] to 1 [least] on the degree of importance assigned, if no training in this area put 0)

- ☐ 1. Stress Management
☐ 2. Law
☐ 3. Fighting Techniques
☐ 4. Physical Education
☐ 5. First Aid
☐ 6. Armament
☐ 7. Detection and inactivation of explosives
☐ 8. Familiarization with aircraft
☐ 9. Communication skills
☐ 10. Training shot

9. Besides the initial training are you given continuous formation during the activity time?

- ☐ 1. No. (Go to question 11)
☐ 2. Yes

Continuação do Questionário

10. How many days of training have these elements within of one year?

- ☐ 1. < 15 days
- ☐ 2. ≥ 15 and < 30 days
- ☐ 3. ≥ 30 and < 60 days
- ☐ 4. ≥ 60 days

11. These elements are subject to periodic evaluations during their working life?

- ☐ 1. Yes
- ☐ 2. No

12. How many elements are used in each aircraft?

- ☐ 1. < 2 Elements
- ☐ 2. ≥ 2 and < 3 Elements
- ☐ 3. ≥ 3 and < 4 Elements
- ☐ 4. ≥ 4 and < 6 Elements
- ☐ 5. ≥ 6 Elements

13. What percentage of flights are provided with this security?

- ☐ 1. < 5 % of flights
- ☐ 2. ≥ 5 % and < 10 % of flights
- ☐ 3. ≥ 10 % e < 20 % of flights
- ☐ 4. ≥ 20 % e < 40 % of flights
- ☐ 5. ≥ 40 % of flights

14. Based on what assumptions are defined the high—risk flights?

- ☐ 1. Countries of flights destination
- ☐ 2. Number of passengers on board
- ☐ 3. Profiling of certain passengers
- ☐ 4. Transport os certain individuals
(Ex. President of State/ Government or others)
- ☐ 5. Randomness
- ☐ 6. Others. Which?

15. Which equipment is used by these Elements during the flight?

- ☐ 1. Firearms
- ☐ 2. Electric guns
- ☐ 3. Extensible baton
- ☐ 4. Neutralizing gas
- ☐ 5. Other. Which?

16. If you answered "Firearms" in the previous question, what type of ammunition used ?

- ☐ 1. Normal ammunition
- ☐ 2. Expanding ammunition
- ☐ 3. Fragmentary munitions
- ☐ 4. Frangible ammunition tungsten
- ☐ 5. Other. Which?

17. What is the relationship with the Flight Commander?

- ☐ 1. Must obey, acting only on order of Flight Commander;
- ☐ 2. They can act, even without the Commander Flight's authorization if they consider that the flight safety (aircraft, crew or passengers) is in danger.

18. On average, how many weekly flights (round trip) makes each Element?

- ☐ 1. Performs flights every week
- ☐ 2. < 2 flights
- ☐ 3. ≥ 2 and < 3 flights
- ☐ 4. ≥ 3 and < 5 flights
- ☐ 5. ≥ 5 flights

19. On average, what percentage do these elements, earn more than others belonging to the "normal" unit of Police?

- ☐ 1. < 50 % the total income
- ☐ 2. ≥ 50 % and < 100 % the total income
- ☐ 3. ≥ 100 % and < 200 % the total income
- ☐ 4. ≥ 200 % and < 400 % the total income
- ☐ 5. ≥ 400 % the total income

20. Who bears the costs of wage Elements?

- ☐ 1. Passengers (increase in ticket prices)
- ☐ 2. Airlines
- ☐ 3. Airport Board
- ☐ 4. Police/State
- ☐ 5. Other. Which?

21. What is your opinion on the use of this measure of increasing security for the safety of Airlines ?

- ☐ 1. No benefits
- ☐ 2. Little benefit
- ☐ 3. Benefits
- ☐ 4. Greatly benefits
- ☐ 5. Indispensable/Fundamental

CONTINUE, TURNE PLEASE

Fim do Questionário

Other issues considered relevant to the viability of Air Marshals in more than is preparing for its use:

End of questionnaire

I want to ask three more questions extra-questionnaire:

1. Is there any key legislation in your country for the use and training of police officers?
2. You can access it via internet and if it is not possible, you can make it available for this work?
3. A study was prepared before the creation of this unit? If so, you can make it available for this work?

Thank you for your attention.

Yours sincerely,

Reinaldo Silva Canado
Aspiring Police Officer

VII - ENTREVISTA AO SR. INTENDENTE MAGINA DA SILVA



S. R.
Ministério da Administração Interna
Polícia de Segurança Pública

INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA



O TERRORISMO E A AVIAÇÃO CIVIL:

A DEMANDA DO *AIR MARSHAL*, ENQUANTO LAST LINE DE SEGURANÇA

Esta entrevista visa recolher a opinião do Comandante da Unidade Especial de Polícia, quanto à criação de um corpo especial de Agentes de Segurança a Bordo (ASB), vulgarmente designados por *Air Marshals*, ou *Sky Marshals* para a prossecução do presente trabalho científico.

1. O que pensa da possibilidade do terrorismo internacional afectar o nosso país na actual conjuntura?

IMS: O terrorismo transnacional e global já mostrou que é isso mesmo, neste momento já não é uma questão de achar, mas sim uma questão de constatar o que se passou na Europa, desde que houve ataques terroristas em Londres, desde que houve ataques terroristas em Espanha, em 2004, obviamente isso veio provar que não há ninguém que possa dizer que está a salvo de qualquer ataque terrorista, pode acontecer claramente em qualquer canto do mundo. Obviamente que há países em que isso é mais provável, porque tem outro protagonismo em determinados confrontos militares por esse mundo fora, Portugal não tem, mas não há país algum que possa dizer que está imune a isso.

1.A Quais deverão ser as nossas principais preocupações face à ameaça do terrorismo?

IMS: Primeiro, assumir que o terrorismo é inevitável, ou seja, ninguém ou nenhum Governo, minimamente responsável, pode dizer que tem a certeza de que no seu território não vai acontecer um atentado terrorista: é uma “praga” inevitável. Segundo, o contra-terrorismo trata-se claramente de uma luta no âmbito da segurança interna. É aí que efectivamente o esforço deve estar, na articulação entre os diversos actores do sistema de segurança interna, nas Forças e Serviços de Segurança e é efectivamente na informação e no trabalho pró-activo, antes que aconteçam os ataques. Depois de um atentado acontecer já não há bem contra-

terrorismo. Num atentado com explosivos, resta-nos minimizar e controlar os danos que daí ocorrerem. Assim, o trabalho terá de ser feito a montante, a meu ver, com a informação e a troca de informação.

2. Conhece as medidas de segurança que estão implementadas nos aeroportos portugueses?

IMS: Conheço. O problema dos aeroportos não é apenas deles. Posso dizer por exemplo que os Planos de Segurança e de Resposta a Emergências dos aeroportos são dois ou três dossiers assim (gesticulou demonstrando que estes dossiers são bastante volumosos), que obviamente ninguém conhece e ninguém terá alguma vez possibilidade de implementar. Em Portugal tem-se a tendência de avaliar a qualidade de um documento pela sua dimensão e o problema é que esses planos devem ser simples e exequíveis e esse é um dos principais problemas que também enfermam, em minha opinião os Planos de Segurança Aeroportuários. Relativamente às medidas de segurança implementadas nos aeroportos portugueses, aeroportos internacionais, não vejo que sejam diferentes das implementadas nos restantes países da União Europeia.

2.A.Na sua opinião serão suficientes para afastar o perigo de atentados?

IMS: Os atentados do 11 de Setembro provaram claramente que, é possível cometer um atentado sem introduzir armas especiais a bordo. Temos que partir sempre do princípio que por muitas medidas de segurança que implementemos, existe sempre a possibilidade desses ataques, de uma forma ou outra, acontecerem. Portanto, não há esquema nenhum de segurança interna ou medidas de segurança que possam afiançar a 100% que o ataque não vai acontecer, isso é impossível, não existe.

3. Está familiarizado com a utilização de agentes de segurança em voo, vulgarmente conhecidos como *Air Marshals* ou *Sky Marshals* enquanto uma das medidas de segurança contra a prática de actos de interferência ilícita na Aviação Civil?

IMS: Sim. Em Novembro de 2001, na sequência dos ataques do 11 de Setembro, vários países da União Europeia e não só, demonstraram o interesse em conhecer o sistema de segurança aeroportuária e das aeronaves em voo, utilizado por Israel, pela Agência de Segurança Israelita e efectivamente tive a oportunidade de

participar num seminário que aconteceu em Israel, juntamente com o Intendente Teixeira, que me permitiu tomar contacto bastante profundo com esta temática.

3.A.Considera que a implementação deste tipo de medidas será adequada e profícua, face à ameaça existente na actual conjuntura nacional?

IMS: Isso é basicamente uma decisão política. Em termos de análise de risco, se poderá vir a acontecer ou não um ataque do género do 11 de Setembro e a tentativa do controlo de uma aeronave, através do controlo do cockpit, eu pessoalmente estou convencido que é inevitável que mais tarde ou mais cedo venha a acontecer algo parecido, porque na perspectiva do terrorismo é demasiado gratificante, é um *modus operandi* demasiado eficiente para que não se venha a repetir. Agora, efectivamente a aviação civil adaptou-se, tomou medidas importantes, para tentar evitar que se repitam invasões de cockpit com resultados desastrosos, usando depois o avião como arma de destruição maciça. Portanto, neste momento é obrigatório todos os aviões terem uma porta blindada, que tenha propriedades balísticas e resista a intrusão, inclusive a rebentamento de pequenas quantidades de explosivos. Se as tripulações dos aviões forem disciplinadas, como se pretende que sejam (se essa porta estiver sempre fechada), efectivamente, a probabilidade e a facilidade que uma intrusão no cockpit venha a acontecer é mais difícil. Agora, mesmo...e falo também por experiência, não há nada que não possa ser forçado, essa porta também pode ser forçada se eu dispuser de tempo e tiver imaginação suficiente e algumas ferramentas. Portanto, no abstracto, se isso se pode repetir, mesmo com as medidas agora implementadas, poder-se-á afirmar que sim. Se vai acontecer, onde e quando, é a parte mais complicada. Por exemplo, antes dos ataques do 11 de Setembro de 2001, já havia *Air Marshals* nos Estados Unidos, a aviação civil já tinha elementos das Forças de Segurança que protegiam os aviões. Seleccionavam os voos através de uma avaliação de risco. Ora, todos os aviões que foram usados para cometer os atentados em 2001, nos Estados Unidos, eram aviões domésticos e considerados de “baixo risco”. Os terroristas, quando seleccionam os alvos, também fazem a sua análise de risco e obviamente optaram por aviões de baixo risco, os quais não teriam essas medidas a bordo. Quem ataca tem sempre vantagem.

- 4. Face à multiplicidade de conhecimentos e treinos das várias subunidades da Unidade Especial de Polícia, considera que está preparada para formar uma subunidade com estas características, ou dever-se-ia recorrer a uma especialização com países que já possuam uma vasta experiência neste tipo de missões?**

IMC: Em termos de preparação para ministrar formação, neste momento com os contactos e com a possibilidade que já houve e participação em grupos de trabalho relacionados com a segurança de aeronaves em voo, a Unidade Especial de Polícia tem autonomia e capacidade para ministrar formação específica e especializada nessa área. A questão passará por constituir uma subunidade específica, ou destacar temporariamente elementos das Subunidades já existentes, para realizar esse serviço, caso a PSP seja chamada a cumprir essa missão, mais concretamente a Unidade Especial de Polícia. Já vi em vários países as duas soluções, há países que têm Unidades específicas que não fazem mais nada a não ser essa função e também há países que os elementos não fazem só essa função: são, digamos, alocados a essa função durante um determinado período e depois regressam à Unidade de origem em sistema de rotatividade.

Na questão de avançar ou não para a segurança nos aviões, isso é uma opção política, pois tudo isto tem custos e tendo Agentes armados a bordo do avião, significa que eles têm de ir sentados, ora para eles irem sentados, são menos esses lugares. Logo, são menos não sei quantos euros que entram nos bolsos da Companhia, mas que a Companhia tem de suportar, porque não é o Estado que vai suportar. Aliás, tem sido sempre um dos pontos de atrito entre as operadoras e o Estado quando se decide avançar para a utilização de Agentes armados em voo: quem paga o custo dos lugares. Depois, também há custos relacionados com a estadia, com as ajudas de custo: há aqui custos relevantes a considerar. Por outro lado, também há outras partes envolvidas num processo desta natureza, nomeadamente os pilotos dos aviões, que continuam a ser as autoridades “máximas” dentro do avião, logo que as portas fechem. Portanto, é mais complexo do que pode à primeira vista parecer.

- 5. Qual a viabilidade na criação de um corpo especial com esta especificidade, composta por efectivos seleccionados entre as subunidades especiais existentes, os quais após um treino adequado poderiam ser aproveitados para este tipo de missão?**

IMS: Já respondi a essa questão, antecipei-me.

- 6. No seu entender, seria fácil coordenar uma actividade desta natureza com as tripulações aéreas nacionais e respectivos Comandantes?**

IMS: Houve países que despoletaram esses processos sem qualquer trabalho prévio entre todas as partes envolvidas e não se mostrou ser muito inteligente. Assim, antes de se decidir avançar para a utilização de Agentes armados em voo, seria inteligente, antes sequer de divulgar a medida, fazer um trabalho, de facto preparativo, com as várias partes envolvidas, como digo, as operadoras, as Forças de Segurança, os pilotos e o pessoal de bordo, a tripulação de cabina. Noutros países existiu, efectivamente, uma desconfiança inicial de armas a bordo, mas que rapidamente se desvaneceu e que actualmente apresenta uma articulação muito boa entre todos os intervenientes neste processo.

- 7. Concorda com a ideia de pilotos armados a bordo, mesmo que preparados para o efeito?**

IMS: Não. Obviamente que, na minha opinião, é uma competência exclusiva das Forças de Segurança. Recorrer a uma arma de fogo dentro de um espaço confinado e sobrelotado como é um avião, a não sei quantos mil metros de altitude, não é a mesma coisa que recorrer a uma arma de fogo ao nível do chão. Os aviões são estruturas extremamente resistentes à torção, flexíveis, mas infelizmente muito pouco resistentes à perfuração e, obviamente que, o resultado de uma perfuração em áreas não desejáveis na estrutura de um avião pode ter resultados desastrosos. Ou seja, se já é complicado recorrer a uma arma de fogo em situações normais, muito mais complicado será dentro de um avião, em voo. Daí que, permitir um disparo dentro de um avião, em voo, é um assunto muito delicado e com a necessidade de treino especializado, pelo que, se outro argumento não existir, um piloto não estará a esse nível, nem se lhe pode exigir que esteja.

8. Considera existirem outros factores relevantes a ter em conta na eventual criação duma subunidade desta natureza?

IMS: O que é realmente importante e a chave disto tudo é a decisão dos nossos governantes e se esta medida é ou não necessária. O resto, como disse, é relativamente mais simples e eu estou convencido que, enquanto na Europa não voltar a acontecer algo semelhante ao que aconteceu no 11 de Setembro de 2001 nos Estados Unidos, não se avançará para a criação de uma força desta natureza.

ENTREVISTA AO COMANDANTE DA UEP,
SR. INTENDENTE MAGINA DA SILVA

VIII - QUESTIONÁRIO AO SR. INTENDENTE LUÍS CARRILHO



O TERRORISMO E A AVIAÇÃO CIVIL:

A DEMANDA DO *AIR MARSHAL*, ENQUANTO LAST LINE DE SEGURANÇA

Esta entrevista visa recolher a opinião do Senhor Intendente Luís Carrilho, antigo Comandante do Corpo de Segurança Pessoal e com uma vasta área de conhecimento sobre Unidades Especiais, quanto à criação de um corpo especial de Agentes de Segurança a Bordo (ASB), vulgarmente designados por *Air Marshals*, ou *Sky Marshals* para a prossecução do presente trabalho científico.

1. O que pensa da possibilidade do terrorismo internacional afectar o nosso país na actual conjuntura?

ILC: Tendo em consideração que hoje vivemos num “planeta global”, onde as decisões e estratégias políticas são decididas por conjuntos de países que de uma forma ou outra se unem pelos interesses comuns, designadamente económicos, que procuram defender, e dado que Portugal se encontra inserido num conjunto de Instituições Internacionais, organizando inclusive e não raras vezes alguns eventos considerados relevantes com a presença das Entidades Políticas do mundo inteiro, é evidente que o terrorismo internacional pode afectar o nosso país, quer tornando Portugal num alvo numa determinada altura, quer procurando causar um clima de medo e instabilidade global, que, pelo menos indirectamente, nos afecta a todos.

Felizmente, até hoje, Portugal tem passado incólume no que concerne à actividade terrorista, mas tal facto não quer dizer que não possam decorrer acções terroristas, designadamente de planeamento e apoio logístico a células terroristas que actuam noutros países.

1.A Quais deverão ser as nossas principais preocupações face à ameaça do terrorismo?

ILC: Atendendo ao conteúdo da resposta à pergunta anterior, é certo que Portugal não se pode abster de se aliar aos países das Organizações Internacionais de que faz parte no combate ao terrorismo, adoptando todas as medidas legislativas e estratégias técnico-

policiais que permitam às Forças e Serviços de Segurança procurar antecipar eventuais ataques terroristas e neutralizá-los.

Portugal, segundo informações tornadas públicas pelo Governo de Espanha, parece já ter sido usado como plataforma/base de apoio logístico de atentados perpetrados noutros países, pelo que deverá ter como principal preocupação a constante recolha e análise de notícias/informações e procurar antecipar eventuais futuras acções semelhantes, para além de planear e adoptar todas as medidas de controlo e segurança necessárias nos eventos que organizar.

Para além disso, deverá prever a adopção de medidas de controlo e segurança nos Aeroportos e outros locais considerados adequados, sempre que o grau de ameaça de um ataque terrorista assim o justifique.

2. Conhece as medidas de segurança que estão implementadas nos aeroportos portugueses?

ILC: Tenho conhecimento de algumas das medidas de segurança implementadas nos aeroportos portugueses, pois estas cumprem o disposto na regulamentação comunitária em vigor em todos os Estados-Membros da UE, designadamente as constantes no Reg. (CE) N.º 300/2008, de 11 de Março, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil, Reg. (CE) N.º 820/2008, de 8 de Agosto, que estabelece medidas para aplicação das normas de base comuns sobre segurança da aviação e o Reg (CE) N.º 272/2009, de 02 de Abril, que complementa as normas de base comuns para a protecção da aviação civil definidas no anexo ao Reg 300.

Essas medidas constam do anexo do Reg. 300/2008 e abrangem a segurança do aeroporto, as zonas demarcadas dos aeroportos, a segurança das aeronaves, os passageiros e bagagem de cabina, a bagagem de porão, a carga, correio, material da transportadora aérea, provisões de bordo e do aeroporto, as medidas de segurança durante o voo. O objectivo da segurança da aviação civil é evitar o cometimento de actos de interferência ilícita contra a aviação civil, designadamente os sequestros/desvios de aeronaves (com ou sem tomada de reféns), actos de sabotagem em aeronaves/aeroportos e ataques armados em aeroportos.

2.A.Na sua opinião serão suficientes para afastar o perigo de atentados?

ILC: Atendendo ao grau de ameaça existente no nosso país e ao nível de risco dos nossos aeroportos, o sistema global de segurança implementado tem contribuído para consolidar o nível de segurança nessas infra-estruturas.

Nunca podemos dizer que as medidas de segurança implementadas são suficientes, porque a ameaça à aviação civil é potencial, pelo facto da aviação civil constituir, desde sempre, um alvo preferencial do terrorismo. Aliás, o sistema global de segurança, ou seja, a visão integrada do conjunto de todas as medidas de segurança implementadas nos aeroportos, deverá estar em permanente actualização por forma a adaptar-se às novas formas da ameaça, a qual está em permanente mutação.

3. Está familiarizado com a utilização de agentes de segurança em voo, vulgarmente conhecidos como *Air Marshals* ou *Sky Marshals* enquanto uma das medidas de segurança contra a prática de actos de interferência ilícita na Aviação Civil?

ILC: Sim.

Os incidentes da segurança da aviação não são diferentes dos acidentes com aeronaves, muitas vezes resultado de uma cadeia de acontecimentos infelizes. O correcto reconhecimento de uma deficiência num simples elemento dessa cadeia pode, muitas vezes, prevenir a ocorrência de resultados catastróficos. Com esta analogia, torna-se evidente que as medidas de segurança têm de ser globais, devendo iniciar-se em terra e devem ser baseadas na consciência comum. A utilização de ASB deve ser vista neste contexto – aceitável e necessária em determinadas circunstâncias, apenas como o último elemento para evitar um acontecimento de segurança catastrófico depois de todas as outras defesas falharem. Os ASB não são, nem podem ser, considerados uma substituição das medidas de segurança efectiva em terra.

Os ASB parecem e comportam-se tal como passageiros normais durante o voo, não sendo suposto atrair nenhuma atenção em particular. O seu posicionamento dentro da aeronave depende de voo para voo, mas em princípio a ideia é que, pelo menos um deles (dependendo de quantos são), se senta junto do cockpit, ficando geralmente em primeira classe ou classe executiva.

Eles estão armados com pistolas de pequeno calibre que disparam munições frangíveis que explodem aquando do impacto em vez de penetrar no alvo. Assim, o risco de danos graves na própria aeronave é minimizado, sendo o poder suficiente para incapacitar ou

matar o pirata do ar. Outras armas, definidas como “não letais”, podem também ser usadas para, de forma eficaz e imediata, atordoar e neutralizar um terrorista.

Geralmente, os ASB não intervêm em situações de emergência durante o voo devido a comportamentos de passageiros desordeiros. A não ser que a segurança do voo seja comprometida (ex.: no voo da BA para Nairobi, em Dezembro de 2000, onde um intruso entrou no cockpit fazendo com que a aeronave descesse 10000 pés). A sua única missão é intervir e pôr fim a qualquer possível ataque terrorista.

3.A.Considera que a implementação deste tipo de medidas será adequada e profícua face à ameaça existente na actual conjuntura nacional?

ILC: O emprego de Agentes de Segurança a bordo de aeronaves deverá ser encarada como mais uma medida de segurança que irá contribuir para o reforço do sistema global de segurança da aviação civil, o qual assentará sempre num processo de avaliação da ameaça e análise de risco do sistema de segurança da aviação.

A implementação de ASB deverá levar em conta, não apenas o ambiente nacional, mas também o cenário europeu e internacional. Temos de considerar que Portugal, enquanto Estado-Membro da União Europeia, está sujeito à criminalidade transnacional e à ameaça do terrorismo global.

Acrescento ainda que Portugal não dispõe de ASB's e que essa tem sido uma questão ignorada e que deve ser analisada e discutida, pois o número de ocorrências com passageiros desordeiros (passageiros que durante o voo, por várias razões, provocam situações que podem colocar a segurança da aeronave, tripulação e restantes passageiros em perigo) e de escoltas a passageiros potencialmente causadores de distúrbios (deportados, presos, etc), tem vindo a aumentar, o que me faz pensar se não será a altura da PSP começar a pensar em implementar esta valência no seio da sua estrutura (eventualmente dentro do GOE).

- 4. Face à multiplicidade de conhecimentos e treinos das várias subunidades da Unidade Especial de Polícia, considera que a UEP estará preparada para formar uma subunidade com estas características, ou dever-se-ia recorrer a uma especialização com países que já possuam uma vasta experiência neste tipo de missões?**

ILC: Não tenho quaisquer dúvidas que a Unidade Especial de Polícia está preparada para poder formar uma Subunidade Especializada, no entanto, será sempre bom colher outros conhecimentos de quem já tem anos de prática.

- 5. Qual a viabilidade na criação de um corpo especial com esta especificidade, composta por efectivos seleccionados entre as subunidades especiais existentes, os quais após um treino adequado poderiam ser aproveitados para este tipo de missão?**

ILC: A viabilidade será total, assim seja decidido pela hierarquia e sejam criadas as condições objectivas a nível orçamental.

- 6. No seu entender, seria fácil coordenar uma actividade desta natureza com as tripulações aéreas nacionais e respectivos Comandantes?**

ILC: Como em todos os casos em que se implementa algo de novo, uma actividade desta natureza daria algum trabalho desenvolver, mas dado o profissionalismo de todas as partes envolvidas, não tenho dúvidas que se obteriam os resultados pretendidos.

- 7. Concorda com a ideia de pilotos armados a bordo, mesmo que preparados para o efeito?**

ILC: Não.

Os pilotos jamais terão a preparação técnico-policia adequada para poderem desempenhar funções de segurança, designadamente a bordo de uma aeronave, onde o risco é ainda mais elevado.

8. Considera existirem outros factores relevantes a ter em conta na eventual criação duma subunidade desta natureza?

ILC: Sim. O facto da sua criação permitir uma especialização indispensável dos elementos que integrarem a mesma, bem como prever com a devida antecedência os recursos humanos e materiais que o desenvolvimento desta actividade realmente carece.

ENTREVISTA AO SR. INTENDENTE

LUÍS CARRILHO